nur 3,90 €

ModellEisenBahner

Magazin für Vorbild und Modell

Nr. 11
November 2008
57. Jahrgang

Deutschland 3,90 €
Österreich 4,50 €
Schweiz 7,80 sFr
B/Lux 4,60 €
NL 5,00 €
Frankreich/Italien/
Spanien/Portugal (cont.) 5,25 €



B13411

Über 50 Neuheiten:
Märklin, Gützold, Roco, Rivarossi, Fleischmann, Trix, Busch, Auhagen...



Clevere Lösung
Die neue „Central Station" ist da

Weltprremiere und Gastauftritte
Die Innotrans in Berlin



Befreiungsschlag
Märklin-Prokurist Lars Schilling redet Klartext

Werkstatt:
H0-Gleitschirmflieger
Gartenbahn-Ladekran

Extraklasse: **Railzminiworld**
Zu Gast im H0-Polder-Land



Mit DVD
Volldampf für die G12





Infotainment
Datenträger enthält nur Lehr- oder Infoprogramme

Der kleine Jumbo

Preußen-Drilling und seine Wiedergeburt

Inhalt



52 Gut auf-G-laden

Bretzler macht's möglich und Rainer Albrecht gibt die Tipps: Für die Gartenbahn wird ein Kran alter Art gebaut.



72 Neubesinnung

Märklin erinnert sich alter Stärken. Lars Schilling will seinen Beitrag als Prokurist und Marketing-Direktor leisten.

14 Im Süden zu Hause

Die Reko-G 12 versah ihre Dienste meist in Sachsen und Ostthüringen. Dazu im Modell: Gützolds 58.30.





76 Kleines Land, ganz groß

Rotterdam: Neben dem größten Hafen Europas verfügt die Stadt auch über eine großartige und schöne H0-Schauanlage.



Titel: 58.30 Gützold, G 12 Roco.
Foto: R. Albrecht
Gestaltung: I. Olenberg
Kl. Fotos: hc, yo

20 Branche auf Kurs

Vielfalt, Ideen und Innovationen: Die Bahnindustrie zeigt in Berlin, dass sie für den Wettbewerb gerüstet ist.



LEGENDÄRE LOKOMOTIVEN

Immer mehr Nohabs im US-Look

Foto: Frick



Vor dem Depot in Fushe Kosove steht im August 2008 die frisch lackierte Lok 006 der Kosovo Railways im Atlantic-Coast-Line-Design.

● Ob Santa-Fe-, Kansas-City-Southern- oder Atlantic-Coast-Line-Design, immer mehr europäische Nohab-Loks erhielten jüngst Lackierungen, die großen ehemaligen US-Bahngesellschaften nachempfunden sind. Die alten Dieselloks werden so im späten Leben noch einmal zu Hinguckern auf Schienen, auch wenn die legendären Maschinen mit ihrer großen Fangemeinde das gar nicht nötig hätten. Und ganz abwegig sind die auffälligen Farbkleider auch nicht, sind doch die Sechsachser Entwürfe aus dem Hause General Motors (GM) und auch ihr Erscheingungsbild zeigt die Verwandtschaft zu den legendären E- und F-Units, die die Werkshallen in La Grange, Illinois, zwischen Mitte der 1930er- und Mitte der 1960er-Jahre zu Tausenden verließen.

Einige Nohabs kamen vor einigen Jahren in den Kosovo, wo sie zuletzt ein trauriges Bild boten. Michael Frick, der auch die spektakulären Lackierungen der Eivel-Strabag-Nohabs ausführte, nahm sich im März der Lok 007 (Di 3.641) an und spendierte ihr ein neues Farbkleid. Als er sie lackierte, beschloss er, auch Lok 006 (Di 3633) zu renovieren. Auf der Internetseite www.rundnasen.de wurde ein Aufruf zu Spenden für die Aufarbeitung gestartet. So kam in kurzer Zeit das Geld für das Material zusammen. Da der Aufruf sehr erfolgreich war, ist schon ein Grundstock für die Aufarbeitung der Lok 008, (Di 3.643) vorhanden. Sie soll im Jahr 2009 lackiert werden. Die Lackierung der 006 ist dem Farbschema der ehemaligen US-Bahngesellschaft Atlantic Coast Line nachempfunden. Allerdings wurde statt Lila ein Rotton gewählt und statt einer silberfarbenen Bauchbinde eine gelbe.

Seit kurzem kann man auch hierzulande zwei „US"-Nohabs bewundern. My 1125 fährt seit Jahresbeginn im Strabag-Santa-Fe-Design durchs Land und My 1151 trägt seit Anfang September den außergewöhnlichen Look der Kansas City Southern Line (KCS). Dies wohl nicht lang, da man bei Strabag in Zukunft ein einheitliches Erscheinungsbild einführen möchte.



Foto: Schulz

Die KCS-My 1151 war im September 2008 in Seddin zu Gast.



Foto: Henschel

My 1125 im auffälligen Santa-Fe-Warbonnet-Look.

SCHWEIZ

Appenzeller Bahnnostalgie



Foto: Sammlung AG2

Triebwagen CFe 3/3 2 mit Personenwagen C 13, beide aus dem Jahre 1911, zusammen mit Güterwagen K104 unterhalb von Weissbad.

● Die Appenzeller Bahnen und der „AG 2 – Verein historische Appenzeller Bahnen" luden am 17. August 2008 zusammen mit weiteren Partnern zum Anlass „Bahnnostalgie Appenzell – Wasserauen" ein. Zusätzlich zu den fahrplanmäßigen Zügen verkehrten zur Freude der zahlreichen Besucher im Halbstundentakt vier verschiedene historische Zugkompositionen in wechselnder Zusammenstellung. Auf dem Netz der Appenzeller Bahnen existiert eine Vielzahl von restaurierten Fahrzeugen, die für Sonderzüge eingesetzt werden. Weitere Informationen unter www.ag2.ch

POLEN

Kleiner Grenzverkehr

● Im grenzüberschreitenden Verkehr nach Forst kommen auch moderne polnische Nahverkehrstriebwagen, die von den Wojewodschaften (Regierungsbezirken) finanziert wurden, zum Einsatz. So wird das nachmittägliche RB-Zugpaar 5892/5893 Zielona Gora (Grünberg) – Forst und zurück mit Schienenbussen der Baureihe SA 105 betrieben. Die Fahrzeuge der Bauart „Regio Tramp 213M" wurden ab 2002 bei ZNTK Poznan S. A. in geringer Stückzahl gebaut. Mit der Achsfolge A'1', einer Leistung von 257 kW, einer Höchstgeschwindigkeit von 110 km/h sowie zirka 40 Sitzplätzen im Hoch- und Niederflurteil entsprechen sie etwa dem deutschen LVT/S der DWA (Bombardier).


Foto: Mike Heger

Am 21. August 2008 erreichte SA105 102 als RB 5892, Zielona Gora – Forst, nach Überquerung der Forster Neißebrücke deutsches Territorium.

BAYERN

Schienenbus-Romantik

● Die „Freunde Historischer Eisenbahn Mühldorf e.V." ließen am 13. und 14. September die Zeit des Uerdinger Schienenbusses auf den südbayerischen Nebenbahnen nochmals aufleben. Im Rahmen einer Fotosonderfahrt befuhren sie mit 798 706 der Passauer Eisenbahnfreunde die Nebenbahnen Garching – Traunstein, Bad Endorf – Obing sowie Wasserburg – Ebersberg, letztere wird von der Bevölkerung liebevoll Filzenexpress genannt. Alle Routen waren Stammstrecken der Mühldorfer und Rosenheimer Schienenbusse, die teils bis Mitte der 1990er-Jahre dort heimisch waren.


Foto: Zimmermann

Auf der Rückfahrt nach Wasserburg hat der Schienenbus Tulling gerade hinter sich gelassen. Kirchturm, Telegrafenmasten und Uerdinger Schienenbus: So sah jahrzehntelang der Nebenbahnverkehr (nicht nur) in Bayern aus.

Helme, Hummeln, Herzenssachen


Dr. Karlheinz Haucke

Eines nur fürchteten die Gallier bekanntlich, nämlich, dass ihnen der Himmel auf den Kopf fallen könnte. Was eine völlig neue Interpretation der Behelmung nahelegt und uns zurück zu den Wurzeln derartiger Kopfbedeckungen führt.

Ganz ohne Helme kommt man dagegen nun endlich wieder in Göppingen aus, wo sich Märklin ebenfalls auf seine Wurzeln besinnt und nach dem Abschied vom glücklosen Geschäftsführer Axel Dietz allenthalben die Ärmel hochgekrempelt werden.

Wie ein erster Befreiungsschlag wirkt die Markteinführung der neuen „Central Station", die nicht nur am 22. September in Uhingen erstmals der Öffentlichkeit präsentiert wurde, sondern auch seit demselben Tag (!) lieferbar ist. Prokurist und Marketing-Direktor Lars Schilling stand uns anlässlich der Präsentation beim Start der brandneuen Märklin-Roadshow Rede und Antwort auf unsere Fragen (Beitrag ab Seite 72) und ließ erkennen, dass sich auch jüngere Führungskräfte durchaus auf alte Stärken berufen können. Jung und dynamisch muss also nicht automatisch mit ahnungs- und erfolglos gepaart sein. Zumal dann nicht, wenn man ein Gespür für das Besondere dieser Branche hat, mit Herz bei der Sache ist.

Es gibt eben mehr zwischen Miniatur-Himmel und -Erde, als sich Betriebswirtschaftler und Markenartikler gemeinhin träumen lassen! Was das angeht, vergleiche ich die Modellbahnbranche liebend gern mit einer Hummel: Letztere fliegt bekanntlich, obwohl sie das rein physikalisch gesehen gar nicht können dürfte.

Was ich damit sagen will? Ganz einfach: Man muss halt an sich glauben!

Bahnwelt Aktuell



Foto: Henschel

Zum NRW-Tag 2008 wurde am 30. August ein bekanntes Postkartenmotiv aus Wuppertal nachgestellt: An der Sonnenborner Brücke trafen sich Straßenbahn, historische Schwebebahn sowie der Preußenzug aus Minden. Zur vollständigen Imitation des Vorbildfotos fehlt allerdings noch ein Zeppelin.

PRIVATBAHN

Neues Dreirad

● Die Nordbayerische Eisenbahn (NbE) hat seit dem 11. September 2008 eine neue Lok: Fast schon eine Exotin ist die ehemalige Vorführlok der MaK, die in Siegen in den NbE-Hausfarben lackiert wurde. 1957 wurde sie in Eigenregie von MaK als Bauart 650Ci gebaut und nach einigen Versuchen im In- und Ausland auch auf Ausstellungen gezeigt. Die Lok weicht technisch leicht von der Serien-V60 ab, so wurden ein anderer Lüfter und ein Motor des Typs MS 301F mit 650PS und Fabriknummer 13323 eingebaut, der auch teilweise in der V65 (Variante MS 301C) Verwendung fand. Die Lok hat auch ein höheres Gewicht von 54 Tonnen und gilt daher als Vorläufer der Baureihe 261. 1963 wurde die Lok für ein Jahr an die Rheinstahl Bergbau AG in Bottrop vermietet, kam im April 1967 zur Maxhütte nach



Foto: Mann

Ein erster Einsatz der nun als 261000 bezeichneten Lok wird für Ende des Jahres erwartet.

Sulzbach-Rosenberg und wurde dort bis 1995 eingesetzt. 1998 kam die Lok zur KEG. In den Jahren 2003 und 2004 konnte sie als Rangierlok in Hof beobachtet werden. Nach der Insolvenz der KEG erwarb 2006 die Regionalbahn Zeitz die Lok, aber schon ein Jahr später kam sie über die „Rail&Service"-GmbH zur Nordbayerischen Eisenbahn, die seitdem eine komplette Aufarbeitung der Lok betrieb.

HAMBURG

Streit um den Namen

● Der neue Bahnhof der Hamburger S-Bahn am Flughafen sorgte wegen der ausschließlich englischen Bezeichnung „Airport" für Zündstoff in der Hamburger Bürgerschaft. Der CDU-Bürgerschaftsabgeordnete Klaus-Peter Hesse und seine GAL-Kollegin Martina Gregersen haben in der Hamburger Bürgerschaft einen Antrag eingebracht, die neue Endstation am Flughafen mit einem deutschsprachigen Namen zu benennen und die englische Bezeichnung „Airport" nur in Klammern für fremdsprachige Fahrgäste dahinter zu setzen. Hintergrund ist der Wunsch, Anglizismen in der deutschen Sprache zurückzudrängen. In Hamburg gibt es bereits eine „HafenCity", in die einmal die U-Bahn fahren soll. Für Aufsehen sorgte der Antrag, weil die Bahn bereits zu einem Fototermin zur Vorstellung des ersten Haltestellenschildes: „Airport" eingeladen hatte. Der Termin wurde eilig abgesagt aufgrund „von technischen Arbeiten". Der Flughafen in Hamburg nennt sich selbst Hamburg Airport. Nun soll der S-Bahnhof „Hamburg Airport (Flughafen)" heißen.

Zwischenhalt

■ **DB-Interessen I:** Am 3. September 2008 bestätigte der Vorstandsvorsitzende der DBAG, Hartmut Mehdorn, dass der Konzern Interesse an der polnischen CTL Logistik (größte private Güterbahn in Polen) und der rumänischen Spedition Romtrans hat.

■ **DB-Interessen II:** Die DBAG hat mit der Regierung von Katar eine langfristige Zusammenarbeit zum Aufbau eines modernen integrierten Bahnsystems vereinbart. Die DB will dabei konzeptionell und beratend tätig werden. Gegenstand der Vereinbarung sind so genannte Projektcluster für ein Nahverkehrssystem in Doha, grenzüberschreitende Güter- und Personenverkehrsstrecken und eine mögliche Hochgeschwindigkeitsbahn nach Bahrein.

■ **Der ehemalige Grenzbahnhof Probstzella** soll nach einem Vorschlag von Michael Cramer (MEP, B90/Grüne) nicht abgerissen, sondern als deutsch-deutsche Erinnerungsstätte erhalten bleiben. Dazu könne das Bahnhofsgebäude als Museum oder Gedenkstätte hergerichtet werden.

■ **Norbert Hansen,** seit kurzem Personalvorstand der DBAG, steht vor einem Konflikt mit den Arbeitnehmern: Die DBAG will bis zu 30 Tochterfirmen gründen, um Personalkosten im Nahverkehr zu drücken. Laut Hansen müsse der Konzern „flexible Lösungen auf regionaler Ebene finden."

■ **In Brandenburg** gibt es seit dem 1. September 2008 das neue Mobilitätsticket. Empfänger verschiedener Sozialleistungen können bei den Leistungsstellen das Ticket in Höhe des halben Monatskartenpreises erhalten. Das Land Brandenburg stellt dafür jährlich 2,3 Millionen Euro zur Verfügung.

■ **Karlsruhe und Schwerin** sind die Bahnhöfe des Jahres 2008. Das ist das Ergebnis der jährlich von der Allianz pro Schiene vorgenommenen Auswahl.

■ **Bis zu 30 Prozent** seien die Bahnpreise laut „Bahn für alle" seit 2004 gestiegen. Nominal liege die Steigerung bei 22 Prozent im Nahverkehr und 25 Prozent im Fernverkehr. Durch erzwungene Umstiege auf ICE nach Wegfall von EC/IC, höhere Kosten für Bahncard und Reservierungen sowie Bedienzuschläge auf einzelne Angebote werde Bahnfahren ab Ende 2009 gar um 30 Prozent teurer.

■ **Margret Suckale,** Mitglied im Vorstand der DB AG, ist von der Mestemacher-Gruppe als Managerin des Jahres ausgezeichnet

SACHSEN

Bahnhofsfest in Göritzhain

● Auf zwei Kilometern Chemnitztalbahn konnte am Wochenende 30./31. August 2008 noch einmal per Schienenfahrzeug die schöne Nebenstrecke, die ursprünglich die Städte Chemnitz und Wechselburg verband, bereist werden. Dem im Bahnhof Markersdorf-Taura ansässigen Verein „Eisenbahnfreunde Chemnitztal" war dies zu verdanken. Der Ort Göritzhain feierte sein 800-jähriges Bestehen und lud gemeinsam mit dem Verein zu Pendelfahrten vom Bahnhof Göritzhain in Richtung Stein ein. Leider war dies die letzte Gelegenheit, denn im letzten noch vorhandenen Abschnitt Auerswalde – Göritzhain werden bereits die Gleise abgebaut. Noch bis zum Jahresende soll der Schienenstrang verschwunden sein. Die an die Strecke angrenzenden Ortschaften bevorzugen einen Radweg und so wird nur ein kleines Schienenstück zwischen Markersdorf-Taura und Diethensdorf übrig bleiben. Des Weiteren soll sich der Südkopf des Museumsbahnhofes grundlegend ändern. Hier wird eine Straßenkreuzung ausgebaut und auf die Gleisanlagen verlegt. Nähere Informationen findet man unter www.chemnitztalbahn.de


Foto: Seraphin

Demnächst Fahrradweg statt Schienenverkehr – die Zukunft der Chemnitztalbahn.


Foto: Korthof

Am 21. September 2008 wurde in Medemblik (Niederlande) der neue straßentaugliche Dieseltriebzug „Tires" getauft. Hinter dem „Tires" verbirgt sich Triebwagen DE 41 des niederländischen Eisenbahnmuseums in Utrecht; die Verwandlung fand im Rahmen von Aufnahmen für einen Werbespot des Netzbetreibers Pro Rail statt.

worden. Seit 2002 wird der „Oeconomia" genannte Preis zur Förderung der Gleichstellung von Mann und Frau in Wirtschaft und Unternehmen vergeben.

■ **Ein langes Dach** wird es am Berliner Hauptbahnhof wohl doch nicht geben. Weder der Bund noch DB AG wollen für die 53 Millionen Euro Baukosten aufkommen, zudem sei der Aufwand wegen der Sperre für mindestens drei Monate unverhältnismäßig hoch.

■ **Der Company-Train** startete am 19. September 2008 von Xiangtang rund 700 Kilometer nördlich von Hongkong. Der mit Fujitsu-Siemens-Computerteilen beladene Zug soll nach 17 Tagen am 6. Oktober (nach Redaktionsschluss) in Hamburg eintreffen. Dies sei ein Drittel schneller als das Schiff und drei Viertel billiger als der Flieger.

SCHWEIZ

125 Jahre Seetalbahn

● Mit der offiziellen Prominenten-Feier am 6. September 2008 in Hochdorf und mit Dampf- und Elektrosonderzügen am Sonntag, 7. September, feierte das Seetal seine 125-jährige, eigenwillige Bahnlinie. Der Zürcher Ingenieur Theodor Lutz (1841 bis 1890) entwickelte ein Konzept für den kostengünstigen Bau von Lokalbahnen, die vorhandene Straßen mitbenützen sollten. Kontakte zur Londoner Finanzwelt führten am 22. August 1882 zur Gründung der „Lake Valley of Switzerland Railway Company". Im Jahr 1883 konnte die Strecke durch das Seetal von Emmenbrücke nach Lenzburg in zwei Etappen eröffnet werden. Im Verlauf der 125 Jahre hat sich die Seetallinie von der einfachen Dampfstraßenbahn zur heutigen modernen Pendler- und Freizeitbahn entwickelt. Die Elektrifizierung mit Einphasenwechselstrom 5500 V, 25 Hz erfolgte im Jahr 1910. 1922 kam die Seetalbahn zu den SBB, die sie 1930 auf das Standardstromsystem 15000 V, 16 $^2/_3$ Hz umstellte. Die gut 40 Kilometer lange Strecke war mit 500 Bahnübergängen und Straßennähe immer ein Sicherheitsrisiko und Ort zahlreicher Unfälle. Für 200 Millionen Franken wurde die Linie in den 1990er-Jahren modernisiert und entschärft. Heute nutzen jährlich 2,5 Millionen Passagiere die GTW-Niederflurzüge, die dank der einzigartigen Trasse entlang und über die Straße direkt durch die Dörfer fahren und den Benutzern lange Anmarschwege ersparen. Während der Festtage verkehrten die GTW in Doppeltraktion. Große Aufmerksamkeit erfuhr natürlich De 6/6 15301, letzte Überlebende von drei baugleichen ehemaligen Seetal-E-Loks, die im gemächlichen Tempo von 40 km/h die Strecke abfuhr. Bei kritischen Ortsdurchfahrten und Kreuzungen muss die Geschwindigkeit vorschriftsgemäß sogar auf 10 km/h reduziert werden.



Foto: Armin Schmutz

De 6/6 15301 mit zwei Wagen der Oensingen-Balsthal-Bahn fährt durch das Dorf Boniswil auf dem Weg von Lenzburg nach Hochdorf am 7. September 2008.

Bahnwelt Aktuell



Fragezeichen

Sind Sie ein Eisenbahn-Kenner? Wer das Fragezeichen dieses Monats beantwortet, kann eine von 20 DVDs gewinnen.



Foto: Koch

Anfang September feierte die MEG ihr inzwischen zehnjähriges Bestehen. Am 1. Oktober 1998 gründeten die Railion Deutschland AG und die Transpetrol GmbH die MEG als gemeinsames Tochterunternehmen. Bei ihrer Gründung übernahm die MEG die Betriebsmittel und die Beschäftigten der Werksbahnen in Böhlen und Schkopau. Im August 1999 erhielt sie ihre Zulassung als öffentliches Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU). Heute umfasst der Fahrzeugpark 25 Strecken-, 18 Rangier- und zwölf Strecken-Rangier-Lokomotiven sowie über 500 Spezialgüterwagen für Zementtransporte, 240 Mitarbeiter werden aktuell beschäftigt. Zum Tätigkeitsbereich gehören unter anderen die Bedienung der Anschlussbahn in Rüdersdorf, Sonderverkehre und Ganzzüge. Dem Eisenbahnfreund wurde die MEG dadurch bekannt, dass die vier ehemaligen E-Loks 252/156 der DR sowie eine kleine Flotte der sechsachsigen Baureihen 219 und 228 von der MEG eingesetzt wurden und werden. Wir wollen von Ihnen wissen, was die Abkürzung MEG bedeutet?



Schicken Sie die richtige Lösung bitte bis zum 15. November 2008 auf einer Postkarte an den MODELLEISENBAHNER, Stichwort Fragezeichen, Biberacher Straße 94, 88339 Bad Waldsee oder an fragezeichen@modelleisenbahner.de. Unter allen richtigen Einsendungen werden 20 DVDs aus der Riogrande-Videothek verlost. Der Rechtsweg ist wie immer ausgeschlossen, die Gewinner werden schriftlich benachrichtigt. Die richtige Antwort im Septemberheft lautete: „Hafen Rostock/Rostock Port“. Gewonnen haben: Pintarich, Bernd, A-3021 Pressbaum; Schmidt, M., 02826 Görlitz; Heimhold, Uwe, 24159 Kiel; Muhs, Annika, 44653 Herne; Schüler, Michael, 98527 Suhl; Kraus, Magdalena, 91054 Buckenhof; Peters, Hauke, 85221 Dachau; Tröger, Rico, 01796 Pirna; Hoch, Gerald, 45289 Essen; Von Damaras, Uwe, 02763 Eckartsberg; Harms, Ursula, 22393 Hamburg; Brüggemann, Wilhelm, 21401 Thomasburg; Kollar, Markus, 92360 Mühlhausen; Küst, Sven, 96050 Bamberg; Janssen, Willem, NL-1445 BE Purmerend; Mayer, Andreas, 86199 Augsburg; Kriebs, T., 66809 Nalbach; Bartscherer, Walter, 66271 Bliesransbach; Preuß, Mario, 38877 Benneckenstein; Junk-Möller, Heike, 24211 Preetz.

MITTELSTANDSVEREINIGUNG

„Osten wird Pampa“

Die Mittelstands- und Wirtschaftsvereinigung in Sachsen-Anhalt (MIT) hat der DBAG in drastischen Worten vorgeworfen, Ostdeutschland vom Fernverkehr abzukuppeln: „Wir werden bahnpolitisch ins 19. Jahrhundert zurückgeworfen“, sagte der MIT-Landesvorsitzende Detlef Güth. Bei weiteren Kürzungen im Bahnverkehr bestehe „die Gefahr der völligen Devastierung“ (Verwüstung) und der Osten drohe, „zur Pampa“ zu werden. „Mit jedem Fahrplanwechsel wurde das Angebot weiter verknappt“, fuhr Güth fort. Die ostdeutschen Landeshauptstädte Magdeburg, Potsdam und Erfurt hätten „seit Jahren kaum noch hochwertige Direktverbindungen in die wichtigsten Metropolen Deutschlands. Wir bauen mit zweistelligem Millionenaufwand den Bahnhof Magdeburg aus, und dann halten in Zukunft nur noch Bimmelbahnen.“ Das Thema werde auch im Landtag behandelt, sagte der CDU-Abgeordnete Güth.

MEININGEN

Der TÜV war da

Mit der Fertigstellung des Dampfkessels für die neue Dampflok der Mecklenburgischen Bäderbahn Molli geht der Nachbau planmäßig voran. Im Dampflokwerk Meiningen wurde der neue Kessel mit einem Prüfdruck von 7,6 bar getestet. Der TÜV Thüringen hat nach der Druckprobe alle Baugruppen geprüft und ihnen die Zulassung erteilt. In nur vier Monaten wurden rund siebeneinhalb Tonnen Stahl zugeschnitten, geschmiedet und geschweißt. „Wir sind stolz auf dieses Meisterwerk, denn wir haben uns selbst höchste Qualitätsmaßstäbe gesetzt. Mit dem Nachbau einer kompletten Dampflokomotive geben wir für den Eisenbahnmarkt eine gute Visitenkarte ab“, sagte Jürgen Eichhorn, Leiter des Dampflokwerkes. Der einem Neubau gleichkommende Nachbau stellt in der heutigen Industrielandschaft eine herausragende Leistung dar, weil kaum ein Industriebetrieb in der Lage ist, Teile mit der für den Dampflokbetrieb notwendigen Robustheit zu fertigen. Die Meininger Dampflokbauer können dagegen auf jahrzehntelange Erfahrung zurückgreifen. Ende des Jahres soll die Molli-Lok fertig sein. Bis dahin müssen noch Achsen, Räder, Bremsen und Steuerung gefertigt und montiert werden. Bereits im Januar 2009 sollen die Probefahrten stattfinden. Laut Projektleiter Uwe Leifheit soll die Molli vor Weihnachten betriebsfähig sein. Die Mecklenburgische Bäderbahn Molli GmbH (Spurweite 900 mm) betreibt derzeit drei Dampflokomotiven der Baureihe 99.32.

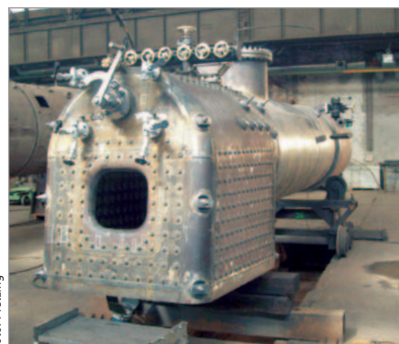


Foto: Pfetzing

Rund 100 Einzelteile wurden für den Kesselneubau in der Meininger Kesselschmiede seit April 2008 maßgefertigt. Aus ihnen wurde der 7,2 Kubikmeter große Kessel montiert. Anschließend wurden mehrere hundert Bohrungen für Stehbolzen angebracht, um die Heizrohre zu befestigen.

WERKE

Baureihe 229 in Cottbus

● Mitte August weilten die Loks 229 100 und 229 147 von DB Netz Instandhaltung zu einem Drehgestelltausch im Werk Cottbus. Mehrere Radreifen hatten sich an der Lok 229 147 verdreht. Lok 229 100 diente als Ersatzteilspender. Möglich war dies, da sie seit langer Zeit wegen abgelaufener Fristen abgestellt ist. Die letzte Hauptuntersuchung (229 100) wurde am 3. Juni 1999 im Werk Chemnitz durchgeführt. Der Drehgestelltausch fand im Rahmen der Instandhaltungsstufe (IS) 030 und 510 statt.



Foto: W. Skadow

Lok 229 147 und 229 100 nach der Zuführung im Freigelände des Instandhaltungswerks Cottbus am 17. September 2008.

PRIVATBAHN

Press mit neuer Nostalgie-Lok

● Die neue Press-Nostalgie-Lok 112 565 ist frisch hauptuntersucht (REV:18.08.2008 Stendal) und weitestgehend im Ursprungszustand der Deutschen Reichsbahn erhalten. Hergestellt wurde sie im LEW Hennigsdorf und 1973 mit Fabriknummer 13883 an die DR geliefert. 1982 wurde die Diesellok modernisiert und mit einem 883-kW-Motor ausgerüstet. Bei der Ausmusterung am 31. August 2000 trug sie die DBAG-Bezeichnung 202 565 und gehörte dann zum Aufarbeitungsbestand des Schienenfahrzeug-Zentrums Stendal (Alstom).



Foto: Schenk

Am 10. September 2008 verkehrte wieder ein Kohlezug von Forst nach Cranzahl. Erstmals wurde dieser von 112 565 bespannt. Am Tag der Rückfahrt, 11. September 2008, konnte im Bahnhof Cranzahl dank der Begegnung und Parallelausfahrt mit der Fichtelbergbahn-99 761 echtes Reichsbahn-Feeling verspürt werden!

BAHNWELT AKTUELL

Neue 152-Werbeflotte im so genannten Albatross-Express-Design: 152 134, 135, 136, 137 und 138 bekamen eine neue Werbebeklebung für TFG Transfracht und DB Intermodal mit der Aufschrift: „strong partnership in hinterland transportation". Passend zur schönen blauen Farbe hat man 152 134 am 2. September 2008 den Lkw-Walter-KLV-Zug, TEC 43255, Neuss – München, übergeben.



Foto: Dollinger

TOP und FLOP

TOP: Seltene Weitsicht



Hier könnten Züge noch problemlos verkehren.

Die zwölf Kilometer lange einstige Güterstrecke Chemnitz-Küchwald – Wüstenbrand ist schon seit Mai 2000 ohne planmäßigen Betrieb. Für den Bahnbetrieb war sie insbesondere bei Bauarbeiten auf der Sachsenmagistrale als Umleitung nützlich. Trotz Ende des Verkehrs wurde der Neubau der Autobahnüberführung der A 72 bei Rabenstein noch realisiert und gar das darunter liegende Gleis neu eingeschottert.

FLOP: Reale Kurzsichtigkeit

Nur etwa 500 Streckenmeter weiter nördlich dann ernüchternde Realität: Für den neuen Autobahnzubringer Chemnitz-West wurde das Streckengleis auf einer Länge von 60 Metern bei Chemnitz-Rottluff durchtrennt. Auf ein Überführungsbauwerk wird jetzt verzichtet – mangels Interesse der DB AG. Der oben genannte Brückenneubau war gut gemeint und stellt sich nun als Fehlinvestition heraus, da eine Nutzung der Strecke nicht mehr möglich ist.



Einen halben Kilometer weiter geht gar nichts mehr.

Fotos (2): Bergelt

MUSEUMSVERKEHR

Sonderzugzeit in Sachsen



Foto: Oehler

35 1097 überquert den Viadukt bei Muldenhütten.

● Der Verein Sächsischer Eisenbahnfreunde veranstaltete am 31. August 2008 wieder die traditionelle Sonderfahrt zum „Elbe-Nostalgie-Dampftag". Der Sonderzug von Schwarzenberg nach Dresden und Meißen wurde diesmal mit der Glauchauer 35 1097 bespannt. Bei wunderschönem Wetter bot sich die Gelegenheit, den Zug auf den Viadukten bei Muldenhütten und Steina zu sehen. Am 13. Septmber 2008 fuhren mehrere Sonderzüge durch das südliche Sachsen: Das Sächsische Eisenbahnmuseum Chemnitz startete mit 651097 zu einer Fahrt nach Freyburg/Unstrut, und in Glauchau wurde das Jubiläum zum 150-jährigen Bestehen der Bahnlinie Chemnitz – Zwickau und der Stichbahn Glauchau – Schönbörnchen mit einer Sonderfahrt gewürdigt. Im Einsatz war erneut 351097 der „IG 58 3047 Glauchau e.V.".

Der Schwellenleger

Nichts gelernt

● Die Bahn ist ein Service-Unternehmen und damit der Kunde das auch endlich einmal begreift, beabsichtigte die DBAG, Servicezuschläge in Höhe von 2,50 Euro einzuführen, für alle, die ihre Fahrkarten weiterhin am Schalter und nicht am Automaten oder im Internet kaufen möchten. Nach heftigen öffentlichen Protesten und dem populistischen Einschreiten der Politik musste der Bahn-Konzern zurückrudern. Das Konzernimage und das seines Vorstandes wurde erneut unnötig beschädigt. Man fühlt sich an das große Fahrpreisdebakel im Frühjahr 2003 erinnert, das am Ende zum Rücktritt mehrerer Vorstände führte. Wer sich einmal die Finger verbrannte, sollte wissen, dass man heiße Herdplatten nicht berührt. Dies gilt offenbar nicht für die Führungsetage der DBAG. Man fragt sich, warum die Bahn trotz verlautbarter Rekordgewinne sich so sehr auf das öffentlich so sensible Thema Fahrkartenschalter kapriziert und mit ihrer ignoranten Preispolitik einen solchen, jedoch absolut vorhersehbaren Sturm der Entrüstung erzeugt? Und warum ist in den gut bezahlten Marketing-Abteilungen niemand auf die Idee gekommen, statt eines Zuschlags für Schalter-Tickets einen Rabatt für Automaten-Fahrkarten einzuführen? Da hätt's vielleicht sogar ein Lob gegeben. Eine Grund-Malaise der DBAG verdeutlichte das Servicegebühren-Debakel aber auch: Wenn Volkes Stimme murrt, springen Politiker jeder Couleur sofort auf den Zug auf und die DBAG ist plötzlich wieder Staatsbahn, bei der viele selbsternannte Verkehrsexperten glauben, mitentscheiden zu dürfen. Man wünscht sich von unseren Spitzenpolitikern auch bei weniger populären Themen so viel Engagement für die Schiene.



Foto: Saßmann

Am 1. September 2008 fand in der Nähe des Containerterminals Wien Freudenau-Hafen die Belastungsprobe der neu errichteten Winterhafenbrücke statt. Das im modernen Stil gestaltete Tragwerk wurde medienwirksam mit sieben Werbelokomotiven der Fußball-EM 2008, 1116.029 (Schweden), 1116.056 (Rumänien), 1116.036 (Deutschland), 1116.080 (UEFA), 1116.232 (Spanien), 1016.025 (Portugal) und 1116.005 (Österreich), getestet, die von der Diesellok 2016.080 gezogen wurden.

BAHNWELT AKTUELL

Zeitreise

Verschwenkt

Unter stillgelegten Eisenbahnstrecken stellt man sich für gewöhnlich Nebenbahnen in abgelegenen Regionen vor, deren Infrastruktur dem gestiegenen Verkehrsbedürfnis nicht mehr Rechnung trug. Meist verschwinden diese Verkehrswege nicht vollends aus der Landschaft, und ebenso vielfältig wie die Gründe zur Stilllegung sind die Spuren, die ehemalige Bahntrassen in der Landschaft hinterlassen. Seltener hingegen sind stillgelegte zweigleisige Hauptbahnen. Ein solches Beispiel findet sich im Verlauf der Ausbaustrecke Ingolstadt – München nördlich der Ortschaft Hebertshausen. Da die vorhandenen Radien dieses Abschnitts einem modernen Schnellverkehr nicht mehr Rechnung trugen, verschwenkte man die vorhandene Bahntrasse auf einer Länge von etwa vier Kilometern Richtung Osten und nahm nach der Fertigstellung des Ausbauabschnittes im Jahr 2003 den alten Streckenabschnitt von 1867 außer Betrieb. Seitdem sind erst wenige Jahre vergangen, und trotzdem gestaltet sich die Suche nach Relikten der alten Eisenbahnlinie in diesem Bereich häufig schwierig. Die hohen Dämme sind zum Teil abgetragen und werden heute als Felder und Wiesen genutzt. Zumeist findet man nur noch die tiefen Einschnitte, durch die sich die zweigleisige Hauptbahn ihren Weg bahnte. Es war spannend, sich auf die Suche nach Spuren des alten Verkehrsweges zu begeben. So kam es zu dem gezeigten Bildvergleich kurz vor dem Bahnhof Röhrmoos, also kurz vor der Stelle, an der sich alte und neue Trasse wieder vereinigen.

Foto: Maurerer



Als 110 384 im Jahr 1986 mit ihrem Oktoberfest-Sonderzug der bayerischen Landeshauptstadt entgegeneilte, befasste sich die DB erstmals konkret mit der Ausbauwürdigkeit der Strecke Richtung Franken.

Foto: Zimmermann



Über 20 Jahre später bewachsen hüfthohe Pionierpflanzen den Bahndamm. Als Anhaltspunkt taugt nur noch der Feldweg im Vorder- sowie der bewaldete Hügel im Hintergrund.

Foto: Gross



Die seit 2004 schadhaft in Meiningen abgestellte Stromlinienlok 01 1102 blickt in eine bessere Zukunft. Am 27. September 2008 wurde sie ins Süddeutsche Eisenbahnmuseum Heilbronn (SEH) überführt. Somit wird 01 1102 nach Jahren wieder öffentlich zugänglich. Die Lok soll wohl bald eine neue, graue Lackierung erhalten. Die Überführungsfuhre, die hier gerade Geroldshausen passiert, zog die 800011 (MaK-800D) des SEH.

MUSEUMSBAHN

160 Jahre Schiefe Ebene



Die Schiefe Ebene zieht: Der Besucherandrang rund um Neuenmarkt-Wirsberg war gigantisch.

● Das Deutsche Dampflokmuseum (DDM) in Neuenmarkt-Wirsberg feierte am 20. und 21. September 2008 im großen Stil „160 Jahre Schiefe Ebene". Den mehreren tausend Besuchern wurde an beiden Tagen ein umfangreiches und gut organisiertes Programm geboten, im Vordergrund stand der Samstag, an dem es im Halbstundentakt sieben dampfbespannte Sonderfahrten über die 25-Promille-Steigung der Schiefen Ebene von Neuenmarkt-Wirsberg nach Marktschorgast gab. Jeder Sonderzug wurde dabei von zwei Dampfloks in unterschiedlicher Kombination gezogen. Dazu kam noch jeweils eine Schiebelok, die zwischen Dampf- und Dieseltraktion wechselte. Es war somit möglich, fünf Lokomotiven der Baureihe 01 auf der Rampe in Aktion zu erleben, darunter 01 066, 01 118, 01 202 (Schweiz), 01 1066 und die 01 533 (ÖGEG). Des Weiteren dampften noch 18 201, 23 042, 35 1097, 38 3199, 638 1301 (ÖGEG) sowie hauptsächlich im Schiebedienst 57 2770 (ÖGEG) und V100 1365 der Bayernbahn über die Schiefe Ebene. Ein eigens für die Besuchermassen eingesetzter Buspendel zu den Fotopunkten war sehr gut organisiert und wurde von den vielen Eisenbahnfreunden auch dankend angenommen. Die Bundespolizei hatte während der Veranstaltung alle Hände voll mit vielen unvorsichtigen Eisenbahnfreunden zu tun, die in die Gleise liefen. Meist blieb es bei Verwarnungen.



Fotos (2): Gross

01 066, die älteste betriebsfähige 01, kam auch. Ihr Kessel erhielt gerade eine Hauptuntersuchung. Seit 14. September wird sie wieder eingesetzt.

Im südlichen Bergland der DDR zu Hause

REKO-DRILLING

Mit der Baureihe 58.30 schuf die DR eine leistungsstarke und auch formschöne Güterzug-Dampflok. Die kleine 44 war von 1958 bis 1981 im planmäßigen Einsatz.



Anlässlich 75 Jahre Bw Aue kam im Mai 1983 auch 583047 ins Erzgebirge. Planmäßig fuhren die Reko-58 Aue nicht an. Daneben 58261, eine badische G12.



Foto: R. Heinrich



Nur wenige Maschinen hatten den Einheitstender 2'2'T34, so auch 583027. Charakteristisch für die Lok waren auch die Druckluftbehälter unter dem Umlauf.

Foto: Archiv MEB

Nach dem Zweiten Weltkrieg waren knapp 500 Maschinen der preußischen G12 (58.10-21) sowie der badischen G12 (58.2-3) und der sächsischen XIIIH (58.4) bei der DR geblieben. Ihr guter Erhaltungszustand ließ noch einen längeren Einsatz zu, doch war an den konstruktiven Mängeln der Maschinen nichts zu deuteln: Speziell die unzureichende Dampfleistung des Kessels, ungenaue Dampfverteilung durch die Steuerung des Innentriebwerks und schlechte Leerlaufeigenschaften ließen die Maschinen Mitte der 1950er-Jahre in den Blickpunkt des Reko-Programmes rücken.

Ursprünglich sollten 225 Maschinen rekonstruiert werden, fast die Hälfte des Gesamtbestandes. Ende 1957 jedoch erhielt das Reichsbahnausbesserungswerk (Raw) Zwickau den Auftrag zur Rekonstruktion von nur 56 Maschinen. Das damals größte Raw der DR war auch Stamm-Raw für die laufende Unterhaltung der G12.

Am 31. März 1958 wurde 583001 fertiggestellt und der damaligen FVA (Fahrzeugversuchsanstalt) in Halle übergeben. Die Ergebnisse sprachen für die Güte der (Re-)Konstruktion: Bei um 15 bis 25 Prozent verringertem Kohleverbrauch zeigte die Reko-58 eine um zwölf bis 15 Prozent erhöhte Zugkraft! Der Neubaukessel →



Foto: Slg. Schumacher

Die Gützold-Vorbildlok um 1965 mit preußischem 2'2'T31,5-Tender.



Die traurigen Überreste von 58 3028 künden vom Stand der Zerlegung dieser Maschine im Frühjahr 1982. Ort der Verschrottung war das Bahnbetriebswerk Zwickau.



27. September 1980, Bahnhof Gößnitz: Mit P 6075 zieht 58 3006 den letzten dampfbespannten Personenzug nach Glauchau.

Fotos (3): R. Heinrich

Als am 30. Mai 1970 das letzte Teilstück Wurzen – Riesa der Hauptstrecke Leipzig – Dresden zweigleisig ausgebaut und elektrifiziert war, wurden die Friedrichstädter und Engelsdorfer Loks umbeheimatet. Es war der tiefgreifendste Einschnitt in der Betriebsgeschichte der 58.30. Bis 1974 sollten zeitweilig nicht weniger als zwölf Bw die Reko-58 beheimaten, Heizloks nicht mitgerechnet. Als dauerhafte Heimatdienststellen etablierten sich neben Gera, das seinen Bestand 1970 auf 27 Maschinen aufstockte und damit den jemals höchsten 58.30-Bestand hatte, das westsächsische Bw Glauchau (ab 1970) und das Bw Riesa (ab 1972). Andere, insbesondere Thüringer, 58.30-Beheimatungen sollten nur maximal dreijährige Zwischenspiele bleiben, so im Bw Gotha

58E ermöglichte der Lokomotive eine Leistung von 1615 PSi (58 alt: 1540 PSi). Der vollständig geschweißte Kessel erhielt den IfS-Mischvorwärmer und eine Verbrennungskammer.

Die Rekonstruktion umfasste weiterhin ein neues Innentriebwerk, Trofimoff-Schieber, ein Führerhaus wie bei den Neubauloks 23.10 und 50.40 sowie vierachsige Tender. Von 1958 bis 1961 lieferte das Raw jeweils zwischen zehn und 16 Maschinen, 1962 folgten nochmals fünf. Am 31. August 1962 erhielt der DR-Betrieb mit 583056 die letzte Reko-G12.

Alle 58.30 wurden Raw-neu ausschließlich Bahnbetriebswerken (Bw) der Reichsbahndirektionen (Rbd) Dresden und Halle zugeteilt: Bw Gera 19, Bw Dresden-Friedrichstadt 16, Bw Riesa sechs und Bw Döbeln fünf (alle Rbd Dresden) sowie Engelsdorf acht und Bw Halle P zwei (Rbd Halle). Bei letzteren beiden handelt es sich um die Baumusterlok 58 3001, die 1958, und 58 3028, die 1960 buchmäßig dem Bw Halle P zugeordnet waren und die Untersuchungs- und Messzwecken in der FVA Halle dienten.

Die sächsischen Bw Dresden-Friedrichstadt und Engelsdorf benötigten die 58.30 vor allem für schwere Güterzüge auf langen Distanzen, so für den Ringlauf Leipzig – Riesa – Dresden – Döbeln – Leipzig, der in den 1960er-Jahren stets im Uhrzeigersinn gefahren wurde.

Das thüringische Bw Gera benötigte die Baureihe für schwere Umleitergüterzüge zur Grenze nach Gutenfürst, da die Strecke Leipzig – Reichenbach wegen Elektrifizierungsarbeiten zur selben Zeit nur eingeschränkt zur Verfügung stand.

Da sich das Fahren im sächsischen Güterring aus der Mitte heraus und die Unterhaltung mit den wenigen Riesaer und Döbelner Loks als unwirtschaftlich erwies, kamen im Juli 1962 die Riesaer Loks nach Dresden-Friedrichstadt und im September 1962 die Döbelner Maschinen nach Gera und Engelsdorf. Damit waren die 58.30 von Herbst 1962 bis April 1970 in nur drei Bw konzentriert (siehe auch Grafik auf Seite 18).

Ende 1968 wechselte das Erhaltungs-Raw der 58.30: Da in Zwickau fortan Container für die DR gefertigt wurden, übernahm das Raw Meiningen die Reko-Drillingsmaschinen.



Foto: R. Scheffler

Als erste Variante legt Gützold die 58 3021 mit Einheitstender 2'2'T34 auf, das Vorbild wartet hier in Riesa.

Betriebsbuchauszug 58 3021

Ursprungslok: 58 1862, gebaut von Schichau 1921
Rekonstruiert ab 08.06.1959 im Raw „7. Oktober" Zwickau, Endabnahme: 31.07.1959, Probefahrt: Zwickau – Werdau – Reichenbach

Stationierungen:

Bw Dresden-Friedrichstadt	01.08.1959 – 31.12.1966
Bw Dresden *	01.01.1967 – 19.06.1970
Bw Glauchau	20.06.1970 – 30.06.1970
Bw Gera	01.07.1970 – 08.01.1974
Bw Riesa	09.01.1974 – 19.02.1977
letzte L5 Raw Meiningen	10.07.1975 – 25.08.1975
abgestellt	27.12.1976
Schadpark	20.02.1977
ausgemustert	20.04.1977
zerlegt Raw Karl-Marx-Stadt	09.08.1977

Kesselverzeichnis:

1	58E Nr. 30	30.07.1959	neu mit Lok
2	58E Nr. 19	08.02.1966	aus 58 3017

Mit Tender 2'2'T34 (Krupp Essen Nr.2013, 1944) gekuppelt seit 28.12.1973, Raw Meiningen

* *Das Bw Dresden entstand durch Zusammenlegung der Bw Altstadt, Friedrichstadt und Pieschen am 01.01.1967.*

(1971 bis 1974) und Bw Saalfeld, Einsatzstelle Göschwitz (1970 bis 1973).

Glauchau benötigte die 58.30, um 1030-Tonnen-Züge von Karl-Marx-Stadt nach Gera zu transportieren. Die Rekolok ersetzte die dafür zu schwachen Maschinen der Baureihen 50, 52 und 58 alt.

Ab September 1973 ersetzte das Bw Gera seine 58.30 durch die Baureihe 120 und gab die Loks nach Riesa ab, das im Februar 1974 mit 20 Loks seinen höchsten 58.30-Bestand hatte; dort löste die Rekolok die alte G12 ab. Haupteinsatzgebiet der Riesaer 58.30 war der Güterverkehr ins Braunkohlerevier nach Senftenberg und Hoyerswerda.

1974 war das letzte Jahr, in dem alle 56 Maschinen zum Betriebspark gehörten. Danach begann der Stern der 58.30 ➔



DDR pur: Im September 1977 warten klassische „Rennpappen" am Bahnübergang von Niederwürschnitz, als 58 3031 mit Personenzug vorbeidampft.

Foto: Saby/Slg. R. Heinrich



August 1965, Güterbahnhof Riesa: 58 3003 mit 2'2'T30.

Foto: Slg. R. Heinrich



58 3032 im August 1979 mit DR-Neubautender 2'2'T28.

Die Tender

Da einerseits die Neubautender 2'2'T28 für die 23.10 und die 50.40 vorrangig benötigt wurden, andererseits Tender älterer Bauart verfügbar waren, griff man auf Bestände wie den Einheitstender 2'2'T26 und den preußischen 2'2'T31,5 zurück. Einige Maschinen erhielten den 2'2'T34, darunter das Vorbild der Gützold-Lok, eine gar den Wannentender 2'2'T30. Die übrigen Maschinen machten mit dem 2'2'T28-Neubautender das Bild einer DR-Neubaulok fast perfekt. Dennoch: Ein solches Sammelsurium gab es wohl bei nur wenigen Baureihen!

58 3008 im Bw Glauchau 1972 mit preußischem 2'2'T31,5.

Foto: Slg. R. Heinrich



zu sinken. In Gera wurden neben der 120 auch die 118.2 stationiert. Die Rbd Dresden wollte das Bw Gera zum 31. Dezember 1975 dampffrei an die Rbd Erfurt übergeben. Offiziell en-dete mit dem Winterfahrplan am 27. September 1975 der Einsatz der 58.30. Dennoch blieben noch neun Maschinen buchmäßig beim Bw Gera. Im Januar 1976 wurde 58 3008 vom Bw Glauchau als erste ihrer Baureihe verschrottet. Zerlegt wurde sie im Raw Zwickau also dort, wo sie im Dezember 1958 erst entstand.

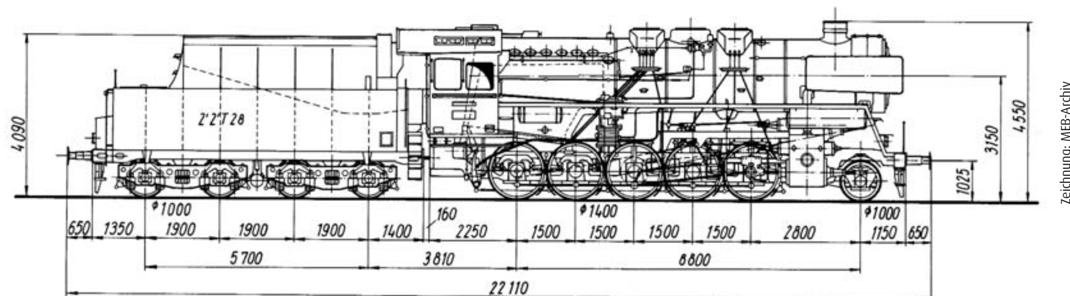
Ab 1976 beheimateten noch das Bw Riesa mit der Einsatzstelle (Est) Döbeln und Glauchau die Reko-G12.

Die Baureihe 120 kam ab Mai 1978 zum Bw Riesa, dessen 58.30-Bestand nun rapide abnahm. Schon zum Winterfahrplan 1978/79 gab es nur mehr eine Reservelok in Riesa und zwei Planloks in Döbeln. Riesa war das einzige Bw, das eine offizielle Abschiedsfahrt für die Baureihe 58.30 durchführte: Zum Tag des Eisenbahners am 10. Juni 1979 verkehrte ein Sonderzug des Deutschen Modelleisenbahn-Verbandes (DMV) mit der Riesaer 583039 und der Döbelner 583052.

Letztes Einsatz-Bw war damit Glauchau. Der 58.30-Überbestand ermöglichte die Abgabe von drei Maschinen an die Rbd Erfurt, die sie als Heizloks einsetzte. Zum Jahresbeginn 1980 standen in Glauchau noch elf betriebsfähige Maschinen zur Verfügung. Dort war es nicht so leicht, die 58.30 abzulösen. Hintergrund war die erwähnte 1030-Tonnen-Herausforderung bei Güterzügen Karl-

Einsatzübersicht der BR 58^{30} in den Bahnbetriebswerken (zum 1.1. des Jahres)

Bahnbetriebswerk	1958	1959	1960	1961	1962	1963	1964	1965	1966	1967	1968	1969	1970	1971	1972	1973	1974	1975	1976	1977	1978	1979	1980	1981
Rbd Dresden																								
Dresden-Friedrichstadt																								
Döbeln																								
Gera																								
Glauchau																								
Karl-Marx-Stadt																								
Riesa																								
Aue																								
Zwickau																							Hzl	
Rbd Halle																								
Engelsdorf																								
Halle-P																								
Röblingen																								
Rbd Erfurt																								
Eisenach																						Hzl		
Gotha																								
Meiningen																								
Nordhausen																Hzl							Hzl	
Probstzella														Hzl										
Saalfeld																							Hzl	
Sangerhausen																								
Weißenfels																								
Rbd Cottbus																								
Elsterwerda																							Hzl	
Rbd Schwerin																								
Rostock																							Hzl	
Einsatzbestand	*10*	*10*	*24*	*40*	*51*	*56*	*56*	*56*	*56*	*56*	*56*	*56*	*56*	*56*	*56*	*56*	*56*	*56*	*55*	*48*	*39*	*29*	*19*	*11*



Zeichnung: MEB-Archiv

Marx-Stadt – Glauchau – Gera, für die Ende der 1970er-Jahre noch immer kein geeigneter Diesel-Ersatz zur Verfügung stand: Glauchau sollte nicht die BR 120, sondern die BR 119 als Ablösung erhalten.

Doch das erwies sich als unhaltbar: Verzögerungen bei Bau und Auslieferung der 119 machten die Planungen der DR zur Makulatur. Die ersten 119 benötigte zudem die Rbd Erfurt, um die BR 95 abzulösen.

Seit 1977 waren Geraer 120 in Glauchauer 58.30-Plänen zu sehen. Im Mai 1980 erhielt Glauchau die erste 118.6 zugeteilt, nachdem festgelegt war, die 119 in Dresden zu stationieren und von dort 118.6 umzusetzen. Nach Ablauf des Sommerfahrplanes 1980 hatte Glauchau genügend Dieselloks, und die Leistungen der 58.30 nach Gera entfielen. Im folgenden Winterfahrplan teilten sich 583028 und 583032 Transporte nach St. Egidien, Oelsnitz/Erzgebirge, Wüstenbrand und Stollberg. Reko-58, die noch Kesselfrist hatten, wurden Heizloks in Rostock, Zwickau und Glauchau selbst.

Das Aus für die letzten 58.30 kam über Nacht: Am 11. Februar 1981 verfügte die Rbd Dresden per Fernschreiben die sofortige Abstellung aller Dampflokomotiven. Hauptgrund waren ausgebliebene Kohlelieferungen aus Polen. Die Zugleistungen der letzten beiden 58.30 übernahmen vorerst 110 in Doppeltraktion, ehe Mitte 1981 weitere 118.6 die Loksituation stabilisierten.

Engagierte Eisenbahnfreunde halten heute mit der 583047 in Glauchau und der 583049 in Schwarzenberg das Andenken an diese zu Unrecht etwas im Schatten stehende Rekolokomotive lebendig.

Rainer Heinrich, Henning Bösherz

Foto: R. Heinrich

Bw Glauchau im Januar 1981: Die letzte Betriebslok 58 3028 bei ihrem täglichen Restaurierungsaufenthalt. Rechts neben ihr war 86 501 kalt abgestellt.


Foto: Emersleben


Foto: Mann

Beruf: Top-Gun-Lokführer! Der futuristische Führerstand des neuen Hochgeschwindigkeitstriebzuges AGV von Alstom wirkt beinahe wie das Cockpit eines modernen Kampfjets.


Foto: Mann


Foto: Emersleben

Konservativer wirkt der Führertisch im neuen Ansaldo-Breda-Hochgeschwindigkeitszug V250 für die Niederlande und Belgien. Die Scharfenberg-Kupplung besitzt keine Haube!



Wachstumsschub

Auf der Berliner Weltleitmesse für den Schienenverkehr, Innotrans, gab es dieses Jahr besonders viele wichtige Neuheiten und Neuerungen zu erleben.

Jeder fängt mal klein an. So auch die Innotrans in Berlin. Was 1996 noch ein wenig provisorisch wirkte, mit 172 Ausstellern und anfangs einem teils ausgelagerten Ausstellungsgelände im Bahnhof Grunewald, mauserte sich in allerkürzester Zeit zur wichtigsten Messe der Branche. 2008 kamen mehr als 1900 Aussteller aus 41 Ländern und auch die Zahl der Fachbesucher wuchs erneut.

Die Gleisanlage auf dem Messegelände wurde auf eine Länge von 3500 Metern nahezu verdoppelt im Vergleich zur Messe 2006. Und trotzdem standen die ausgestellten Fahrzeug wieder dicht gedrängt und waren meist ebenso dicht umlagert. Auch die Hallenfläche ist explosionsartig von 100 000 auf 150 000 Quadratmeter gewachsen. Vor allem die großen Hallen rund um den Sommergarten sind neu hinzugekommen.

Wie stets war die Innotrans ein Ort der Premieren: Erstmals in Deutschland zu sehen war der französische AGV (automotrice à grande vitesse), das neue Hochgeschwindigkeits-(HGV)-Paradepferd von Alstom. Bei einer Feier präsentierte Siemens

Foto: Heilmann

Das Freigelände war wie immer der große Publikumsmagnet und trotz 1,5 Kilometern zusätzlichen Ausstellungsgleises standen die Loks gedrängt.

den „Velaro Rus“, den neuen HGV-Zug für Russland, eine ICE 3-Weiterentwicklung. Siemens hatte noch den österreichischen Railjet im Gepäck. Der italienische Hersteller Ansaldo-Breda zeigte den Triebkopf sowie einen Wagen des neuen V 250 für die HGV-Strecke HSL-Zuid von Amsterdam nach Antwerpen, der eigentlich schon längst planmäßig fahren soll. Der japanische Hersteller Kawasaki stellte ein Modell eines geplanten HGV-Zuges „EFSET“ aus, der weltweit vermarktet werden soll, als Konkurrenz zu TGV und Velaro.

Wichtigste Neuheit bei den Nahverkehrstriebzügen war der Bombardier-Talent 2, der in Berlin Weltpremiere feierte. Daneben waren auch die neue S-Bahn ET 422 der DB AG, der Coradia Lirex von →

Foto: Mann



Die Hallen waren gut besucht und an zahlreichen Ständen wurde alles gezeigt, was rund um den Schienenverkehr wichtig ist.

Foto: Schreiber



Der neue Top-Zug der ÖBB, der Railjet, durfte auf der Innotrans nicht fehlen. Schon Tage zuvor war er in der Hauptstadt zu sehen.

Aus Kiel kam die neue Vossloh-Rangierlok G 6 nach Berlin. Vossloh will sich wieder verstäkt in diesem Markt engagieren.

Foto: Krause





Foto: Emersleben

Von der Trambahn bis zur Mehrsystem-E-Lok reicht das Angebot des Branchenriesen Bombardier.



Foto: Mann

Eurosprinter mit neuem Gesicht: Für die belgische Staatsbahn wurde die 200 km/h schnelle HLE 18 entwickelt. 60 Stück sind bislang fest bestellt.



Foto: Mann

Die drei Damen repräsentieren bei der Velaro-Feier die Nationen, die den Velaro bisher bestellten: Spanien, China und Russland.



Foto: Emersleben

Eines der Highlights der diesjährigen Messe war die Publikums-Premiere der Gravita BB von Voith-Turbo-Lokomotivtechnik in Kiel.



Foto: Emersleben

Europäische Gäste: Das jüngste Talgo-Modell, Travca, (Spanien, li.) zeigt sich neben der nagelneuen Skoda-Mehrsystembaureihe 109 E.

Alstom und der Desiro ML (Main Line) aus dem Hause Siemens zu besichtigen.

Bei den neuen Loks genoss nach 2006, als die Maxima vorgestellt wurde, erneut Voith-Turbo-Lokomotivtechnik die meiste Aufmerksamkeit: Erstmals wurde dem Publikum die mehr als auffällige Gravita-Baureihe gezeigt. Bei dieser Gelegenheit gab die DB AG auch offiziell bekannt, dass sie 130 Loks des neuen Typs Gravita 10 BB kaufen wird. Das außergewöhnliche Design, kombiniert mit der schwarzen Lackierung verleiht der Lok einen sehr futuristischen Look. Von der großen Maxima soll es künftig auch eine kleinere, vierachsige Variante geben. Siemens zeigte die äußerlich stark veränderte Euro-Sprinter-Bauform HLE 18 für die belgische SNCB. General Electric stellte seinen neuen „PowerHaul"-16-Zylinder-Dieselmotor vor, der deutlich weniger Kraftstoff benötigen und bessere Abgaswerte aufweisen soll. Rund um den neuen Motor soll auch eine Lok für Kontinentaleuropa entwickelt werden.

Die Schiene als umweltfreundliches Verkehrsmittel war ein wichtiges Thema auf der diesjährigen Messe. Bei den Herstellern von rollendem Material stehen Leichtbau und Energieeffizienz bei den Antrieben im Vordergrund. Wie immer bei solchen Anlässen wurde auch das Beseitigen noch immer bestehender Barrieren auf dem europäischen Markt gefordert.

Auffällig an der Innotrans 2008 war die noch ausgeprägtere Professionalität der Messe-Auftritte. Die Stände waren häufig größer und noch prachtvoller. *Stefan Alkofer*

In Anwesenheit von Bombardier-CEO André Navarri (2. v. r.) und Bahnchef Hartmut Mehdorn (2. v. l.) fand am Eröffnungstag die Weltpremiere des „Talent 2" statt. Der neue Zug soll das Rückgrat unter den DB AG-Regionaltriebzügen werden.



Foto: Mann



Foto: Emersleben



An MODELLEISENBAHNER
„Leserbriefe“, Biberacher Str. 94
D-88339 Bad Waldsee

E-Mail: redaktion@modelleisenbahner.de

Wir freuen uns, wenn Sie uns Ihre Meinung schreiben, Ihre Wünsche ebenso wie Ihre Kritik. Bei der Vielzahl der Einsendungen können wir leider nicht immer alle Briefe persönlich beantworten oder veröffentlichen. Aus Platzgründen kann es auch zu Kürzungen kommen, dafür bitten wir um Verständnis.

Mit Werbetender

Betrifft: „Stück für Stück“, Heft 10/2008

Lok 01509 wurde von den Ulmer Eisenbahnfreunden (UEF) abgegeben. An wen, wurde offiziell lange geheimgehalten. Als Leser hoffe ich, dass Sie, da nun Märklin LGB übernommen hat, auch wieder Neuheiten im LGB-Format veröffentlichen können.

Oscar Vollmer, 72108 Rottenburg



Foto: Vollmer

Anlässlich einer Sonderfahrt von Stuttgart nach Meinigen macht 01 509 mit Pikos Tenderwerbung am 6. September 2003 Pause im Bahnhof Schweinfurt.

Skandalös

Betrifft: Bahnwelt aktuell „Gute Börsenzahlen“, Heft 10/2008

Die angekündigten Preiserhöhungen für Bahnfahrkarten ab Dezember 2008 um durchschnittliche 3,9 Prozent sind an sich schon skandalös. Hier muss der Gesetzgeber einschreiten und dafür sorgen, dass maximal eine Orientierung an der Inflationsrate zulässig ist. Diese beträgt für 2008 im Durchschnitt 2,9 Prozent. Jedes Zehntelprozent darüber ist Abzocke.

Kay-Christoph Grosser, 65510 Hünstetten

Kulturwagen

Betrifft: „Vom Standard zur Einheit“, Heft 8 u. 10/2008

Als Liebhaber von Bahndienstfahrzeugen habe ich den Beitrag mit großem Interesse gelesen. Auch nach der Beschaffung der neuen Hilfszüge verblieben allerdings noch ältere Fahrzeuge für spezielle Strecken oder Aufgaben im Bestand. Das betraf die Hilfszüge auf Usedom, Bw Heringsdorf, den Austauschzug der Rbd Schwerin und die Garnitur der Harzer Schmalspurbahn. Auch die Fahrleitungsmeistereien Halle, Leipzig und Magdeburg verfügten über Hilfszuggerätewagen, die weiterhin betrieben wurden. Im Beitrag verwendet der Autor auch mehrmals die Bezeichnung „Mannschaftswagen“. Diese Anschrift ist mir in der Epoche IV an keinem Wagen der DR aufgefallen. Bahndienstwagen mit den Nummern 28 100 ff. waren vierachsige Aufenthalts- oder Kulturwagen verschiedener DR-Dienststellen.

Ulf Steckel, 13409 Berlin

Für Ironmen

Betrifft: Der Schwellenleger „Abstimmung mit den Füßen“, Heft 8/2008

Der Service im Essener Hauptbahnhof ist eine Katastrophe: Direkt unter der Überwachungskamera versuchte ein Rollstuhlfahrer, die Treppe hinunterzukommen. Ein Lokführer und seine Frau halfen ihm schließlich. Montag, 8. September, 18 Uhr wurde der Haupteingang geschlossen. Auf der Südseite standen fünf Leute, die alles umleiteten. Behinderten zu helfen, war allerdings nicht inbegriffen. Die Bahnhofsbenutzung setzt Ironman-Qualität voraus!

Leonhard Schwarz, E-Mail

Kranhubschrauber

Betrifft: „Stück für Stück“, Heft 10/2008

Bei der Demontage der Brücke wurden doch sicher keine Mi-24-Kampfhubschrauber eingesetzt (obwohl die auch begrenzt Lasten heben können). Dafür standen doch eher Allzweckhubschrauber Mi-8 der Armee oder der Interflug zur Verfügung. Auf dem Bild Seite 17 unten ist auch keine Mi-24 abgebildet, sondern ein Kranhubschrauber Mi-10K.

Jens Beutel, 12309 Berlin

Anmerkung der Redaktion: Zu sehen ist auf dem Bild in der Tat ein Kranhubschrauber Mi-10K der Aeroflot, zu identifizieren an der Kabine für den Lademeister unter dem Bugrumpf.

Viel mehr Zugriffe

Betrifft: „Die Technik-Freaks“, Heft 8/2008

Dass Ihre Zeitschrift interessiert gelesen wird, zeigt unsere Statistik: Im Juli und im August war die Anzahl der von unserer Homepage heruntergeladenen Seiten mehr als doppelt so hoch wie in den Vergleichsmonaten der vergangenen Jahre; sie hatte sogar das bisherige Maximum in der gesamten Statisik (normalerweise im Dezember/Januar) überschritten.

Hans Peter Kastner, MEC Castrop-Rauxel, E-Mail

Laufradsatz

Betrifft: „Gruß aus Bad Sülze“, Heft 9/2008

Das Foto mit der 56234 und dem pflügenden Landwirt kann niemals 1926 gemacht worden sein, da es sich bei der Lok um eine preußische G8.1 mit Laufachse handelt (Baureihe 56.2-8). Von der preußischen G8.1 wurden fast 700 Loks erst ab 1934 bis 1941 zur BR 56.2-8 umgebaut.

Jürgen Elbel, E-Mail

Guter Einfall

Betrifft: Standpunkt „Manch neue Urlaubserfahrung“, Heft 10/2008

Durch Zufall habe ich in Wesselburen nahe Büsum einen Beiwagen zum Schienenbus entdeckt, der als Erweiterung einer Disko dient: Guter Einfall, besser als Verschrottung!

Klaus-Friedrich Mittag, 47137 Duisburg



Foto: Mittag

Auch eine Urlaubserfahrung: Der VB 98 hat ein allerdings artfremdes Zuhause unweit von Büsum in Wesselburen gefunden.

TOUR-OPA

Neuer Glanz für altes Blech: Ein ehemaliger Wagen der britischen Rheinarmee verwandelte sich zumindest rein äußerlich in den Ferientraum der Wirtschaftswunderzeit.

An den Anblick historischen Reisezugwagenmaterials auf deutschen Schienen hat man sich mittlerweile ja gewöhnt. Nein, gemeint ist nicht jenes der gelegentlich improvisierenden Noch-Staatsbahn, sondern das der diversen Sonderzüge privater Unternehmen. Aber zwei Jahre lang sorgte ein ganz besonderer Wagen für Furore, eingestellt in den „Historischen Dampfschnellzug“ aus Stuttgart (HDS).

Ob im Schwarzwald, im Allgäu, oder beim „Stäffelesrutscher“, der Rundfahrt rund um Stuttgart, der kobaltblaue Wagen mit großen silbernen Lettern an den Seitenwänden erinnerte ältere Semester unweigerlich an die bundesrepublikanischen 50er- und 60er-Jahre. Jene Zeit, als die Reiselust um sich griff und die Erfüllung allen Fernwehs (siehe auch „Im Zeichen des Schmetterlings“, MODELLEISENBAHNER, Heft 4/2006) einen Namen hatte: Touropa!

Und nun, eine Wiedergeburt im neuen Jahrtausend? Sollte sich die heutige TUI angesichts ständig steigender Spritpreise ihrer Wurzeln erinnert haben?

Mitnichten! Die Stuttgarter Sektion der Ulmer Eisenbahnfreunde (UEF), eben die HDS-Truppe, steckte hinter diesem Unikum eines 26,4-Meter-Schürzenwagens in Touropa-Anmutung.

Eigentlich handelt es sich nämlich um einen Bc4üm, der ehedem dem Royal Corps of Transportation der britischen Rheinarmee gehörte und im Transitverkehr von und nach Berlin eingesetzt wurde. Nach dem Verkauf an Euroexpress wurde er in dessen Hausfarben Violettrot mit beigefarbenen Zierstreifen umlackiert und kam nach der Übernahme des Wagens durch die Eifelbahn-Verkehrsgesellschaft schließ-

Foto: Martin Duffner



In gutem Zustand, nur ein wenig verblasst, aber mit wenig Rost zeigt sich der ehemalige Liegewagen vor seiner Umlackierung.





Hilfe erwünscht: Zu dritt wird der Kanten-, der Grob- und auch der Feinschliff vorgenommen.



Die Deckfarbe in Kobaltblau wird sorgfältig mit der Sprühpistole auf den Wagenkasten aufgetragen.

Das Finale: Die silbernen Lettern werden kurz angedrückt und befreit von der Trägerfolie.



Fotos (4): Reinmuth

lich leihweise zum HDS. Dort diente er als Verstärkungswagen, wirkte aber ob seiner Lackierung wie ein Fremdkörper zwischen den ansonsten blauen und grünen Reisezugwagen der 50er-Jahre.

Auf den Spuren der klassischen Ferien-Expresszüge befährt die HDS-Ganitur mit dem Tour-Opa 2007 die Schwarzwaldbahn.



Der 1956 bei Wegmann gebaute Wagen entsprach bis auf minimale Abweichungen beim Fensterabstand, bei Aussparungen in den Schürzen, an den Wagenenden sowie den Dachhalterungen für Topf- und Stabantennen den Bc4üm(g)-53 der Bundesbahn, die als Basis der Touropa-Wagen dienten. Als der Eigentümer an den HDS-Vorstand mit dem Vorschlag herantrat, doch den 26,4-Meter-Wagen in einen typischen Touropa-Wagen umzugestalten, waren dessen violettrote Tage gezählt.

Die Hauptakteure des Projekts, Ralf Reinmuth und Thomas Benecke, beide langjährige Wägler beim HDS, ließen sich nicht lange bitten und mach- →

ten sich ans freilich arbeitsstundenintensive Werk.

Die Suche nach passenden Lacken war dank des Internets kein Problem. Verwendet wurden 90 Kilo an Zweikomponenten-Lacken, Härter und Verdünner der Firma Oli-Lacke mit bahneigener Materialprüfnummer sowie ein Gebinde Silber-Inertol 88 für den Dachanstrich. Zum per Spedition angelieferten Lack gesellten sich alsbald noch größere Mengen an Spachtelmasse, Pinseln, Walzen, Schleifmitteln wie Fächerscheiben, Schleiffliesen und Schleifpapieren der Körnungen 80 bis 240.

Abdeckfolien sind natürlich fast quadratkilometerweise zum Einsatz gekommen. Schließlich galt es ja nicht nur„ bei der erforderlichen Spritzlackierung die jeweils schon erfolgten Teillackierungen am Wagen selbst abzudecken, sondern auch die historischen Schätze in der Nachbarschaft vor dem Lacknebel zu schützen.

Besonderes Augenmerk galt dem Abklebeband, denn herkömmliches lässt sich nach einiger Zeit nicht problemlos entfernen. Lackiererband aus dem Fachhandel erwies sich als hochwertige Alternative: Es lässt sich auch nach Wochen noch spielend ablösen, hinterlässt gestochen scharfe Kanten ohne unterlaufene Stellen. Handfeste Argumente, wenn man, bedingt durch die Mehrfachlackierung, insgesamt über 700 Quadratmeter beschichten muss!

Aufgrund des insgesamt guten Allgemeinzustands wurde auf ein generelles Entfernen des bisherigen Lackes verzichtet und dieser stattdessen an- und plangeschliffen, was sich bei den beigen Zierlinien mit einer Gesamtkantenlänge von immerhin 500 Metern als echte Herausforderung erwies.

Beim Schleifen stellte sich auch heraus, dass unter dem Violettrot mit Ozeanblau-Beige und Chromoxidgrün noch zwei weitere Decklackschichten schlummerten.

Der Zwischenstand mit in Schweinchenrosa grundiertem Wagenkasten und betongrauer Schürze dürfte dem Vernehmen nach für manchen Lacher gesorgt haben. Im Endzustand freilich, in glänzendem Kobaltblau des Wagenkastens und abweichend von der Vorbildfarbe in Silber-Inertol auf Bitumenbasis des Daches, machte der Ex-Militärtransportwagen einen hervorragenden Eindruck.

Und seine Wagennummer? Die erhielt er, so viel sei noch verraten, von einem ganz besonderen Vorbild: Limas 1:87-Modell des Touropa-Wagens lieferte die Vorlage zur Beschriftung als 17627 ESN!

Übrigens: Der Traum vom Kauf des Tour-Opas erfüllte sich nicht. Die Eifelbahn-Verkehrsgesellschaft verkaufte den Wagen unterdessen nach Polen. Und dort verliert sich seine Spur! *rr/hc*

Touropa-Alltag: Umrüstung der Schlafabteile

Er war damals hautnah dabei: Hartmut Otte fuhr ab Ende der 50er-Jahre als Wagenbetreuer mit den Touropa-Expressen kreuz und quer durch halb Europa. Der inzwischen 72-Jährige erinnert sich noch gut und gerne an jene Zeiten, etwa an die Reisen in die Alpenländer.

„Mein Dienst nach der Ruhezeit begann, als der österreichische Passbeamte um Einblick in die Reisepässe aus meinem Passkasten bat. Hier in Kufstein, Grenzbahnhof zwischen Deutschland und Österreich, war uns laut Fahrplan ein Aufenthalt von 15 Minuten zugedacht, in dem soeben der vierte Personalwechsel erfolgt war. Auf dem Bahnsteig bemühten sich zwei junge Frauen im Dirndl, gebundene Sträuße aus Edelweiß, Enzian und Kiefer zu verkaufen. So nach und nach kam jetzt auch wieder Leben in meinen Liegewagen, so dass auf Wunsch die Schlafabteile zu Tagesabteilen umgerüstet wrden konnten. Dazu war es erforderlich, die Decken aus den Abteilen einzusammeln, sie nach vorgeschriebenem Vorgang zu falten, um sie anschließend Kante auf Kante im Betreuerabteil aufzuschichten. Dieses Procedere diente der späteren Bestandserstellung. Die Kopfkissen ließ ich auf Wunsch noch in den Abteilen. So verging die Zeit, in der der Zug in Wörgel, Brixlegg, Jenbach, Schwarz und Innsbruck hielt und ich die Reisepässe und Auslandsfahrkarten zurückgab. Auf allen Stationen wurden die aussteigenden Gäste schon auf dem Bahnsteig durch die Pensionswirte in Begleitung der örtlichen Reiseleitung und deren Transporthilfen wie Handkarren empfangen."



Foto: Bellingrodt, Slg. Schumacher

E 17114 ist 1957 mit ihrem Touropa-Zug in Oberbayern unterwegs.



Foto: Haucke

Hartmut Otte: Etliche Jahre als Wagenbetreuer bei der Touropa.

Foto: Martin Duffner



Fast wie in den alten Zeiten: Touropa und die Berge erfüllten die Sehnsüchte vieler Bundesbürger.

www.dampflok-glauchau.de

Im Zentrum des Dreiecks

Die IG Dampflokomotive 58 3047 bietet Wissens- und Sehenswertes zur Eisenbahnwelt in und um Glauchau.

■ Zwar ist die Traditionslok 58 3047 Namensgeber der Interessengemeinschaft, aber mit ihr sind die Betätigungsfelder bei weitem nicht erschöpft! Das macht ein Blick auf die Homepage des eingetragenen Vereins (über die Selbstdarstellung „Wir über uns" hinaus) schnell deutlich. Lokomotiven der IG wie zum Beispiel die E 94 280 und die Nullserienlok E 42 001 nebst Einsatzzustand können abgefragt, die Geschichte des Bahnhofs und des Bw Glauchau nachgelesen und Fotos in reicher Auswahl betrachtet werden. Sehr sympathisch und vielfältig ist die Gäste-Bildergalerie. Die Linkliste ist sehr umfangreich. Da es auch den Glauchauern an Arbeit nicht mangelt, werden Tätigkeiten wie beispielsweise die Sanierung des Lokschuppens dargestellt. Die Online-Chronologie lässt sich bis zur Freistellung der Homepage im Jahre 2002 zurückverfolgen. Mit grafischem Schnickschnack hält sich die Site angenehm zurück. Solide Arbeit der Webmaster!

www.railway.lu

Modelle im Kleinstaat

Der Luxemburger Tom C.V. Schintgen widmet eine Site der Modellbahnwelt (nicht nur) seiner Heimat.

■ Ob Luxemburg tatsächlich als Kleinstaat anzusehen ist, wird im Groß(!)herzogtum sicher kontrovers gesehen. Nicht mehr klein, vielmehr im Wachsen begriffen ist die Leistung von Tom C.V. Schintgen aus Mersch, der sich der Modellbahn seiner Heimat und darüber hinaus verschrieben hat. Seine eigene Anlage, aus zur Zeit vier transportablen Segmenten zusammengesetzt, widmet sich unter anderen Abbau, Verladung und Transport von Eisenerz auf Schmal- und auf Normalspur. Fotos und eine gute Beschreibung erlauben auch dem Laien eine Einordnung des Geschehens. Darüberhinaus berichtet Schintgen vom Besuch bei verschiedenen Schauanlagen. Dass die Homepage noch jung ist, bemerkt man an mancher noch zu füllenden Kategorie und man darf neugierig auf Folgendes sein.

www.railzminiworld.com



„Ejne dolle Shou!"

Auch unsere niederländischen Nachbarn entdecken den Reiz von Schauanlagen.

■ Waren das noch Fernseh-Zeiten, als Rudolf Wijbrand Kesselaar alias Rudi Carrell uns Zuschauer beglückte! Doch die Niederländer können weit mehr als Entertainer fürs deutsche Fernsehen produzieren. In Rotterdam ist seit einem guten Jahr mit der „Railzminiworld" die größte überdachte Schauanlage im Nachbarland zu sehen, von der wir in diesem Heft ab Seite 78 berichten. Wie immer soll die Homepage als Dienstleistung verstanden werden und erste Eindrücke vermitteln. Auf Anhieb gefallen die Viersprachigkeit (neben der Heimatsprache noch Deutsch, Englisch und Französisch) und die klare Struktur der Homepage mit dem „Linkbaum" im linken Bilschirmteil. Die Anfahrt, ob mit dem Zug, dem Nahverkehr oder Auto, ist in einer sehr guten räumlichen Skizze dargestellt. Der Orientierung dient desweiteren ein Aufstellungsplan. Alles Notwendige ist schnell zu finden und erleichtert die Vorbereitung auf einen Besuch. Also: „Ejne dolle Shou!"

Nächstes Jahr soll sich in Schweden die große dreiteilige Stangenlok-Baureihe Dm3 vom aktiven Dienst zurückziehen. Die Nachfolger stehen schon bereit.

Der letzte Sommer der Dm3

Die nächtliche Sonne taucht das mächtige Backsteingebäude des Bahnhofs Vassijaure in rot-goldenes Licht. Am Himmel tummeln sich ein paar Fotowolken. Der kalte Nordwind hält den Fotografen die Mücken vom Leib.

Seit einiger Zeit haben sie sich auf einem Felsen postiert und lauschen in die Ferne. Da ist leise der erste Pfiff zu hören, der die Ankunft des Erzzuges 9922 nach Narvik ankündigt. Doch keine Eile! Es dauert noch etliche Minuten, bis der Zug da ist. Mittlerweile sind noch weitere Pfiffe zu hören – einer bei Einfahrt in jede Schneeschutzgalerie. Zusätzlich mischt sich in die Umgebungsgeräusche das Rollgeräusch der Räder und das einzigartige Wummern der großen schwedischen Stangen-E-Lok-Baureihe Dm3.

Ein letzter Pfiff vor dem Bahnhof und da rollt der hellblaue Gigant aus dem Schneeschutztunnel. Für die Fotografen besteht während der Vorbeifahrt die Möglichkeit, in Ruhe Bilder zu machen. Der Zug fährt beladen maximal 60 km/h schnell. Die Stangen der dreiteiligen Lok bewegen sich unsynchron. Das sorgt für die eigenartige Geräuschkulisse, die man nicht mehr vergisst, wenn man sie einmal gehört hat.

Heute führt „Alliansen" den Zug, die Dm3 mit den Nummern 1225-1242-1226. Im Sommer 2008 ist sie auffallend gut geputzt und deshalb ein lohnenswertes Fotomotiv.

Mittlerweile hat die Lok die optimale Fotoposition verlassen und es zieht eine endlose Wagenreihe an den Fotografen vorbei. Es sind noch die 80-Tonnen-Altbauwagen der Bauart Uad(p). Ein Zug zählt 52 Stück. Das ergibt ein Ladungsgewicht von 4160 Tonnen. Der gesamte Zug wiegt beladen fast 5500 Tonnen!

Ein lautes Rattern unterbricht die Überlegungen der Fotografen: Der Lokführer hat den Zug etwas eingebremst. Dabei läuft der Wagenzug innerhalb der Maßtoleranzen der Mittelpufferkupplung russischer Bauart zusammen, was sich jedes Mal in einer beachtlichen Geräuschkulisse äußert.

Der letzte Wagen hat nun die Fotografen passiert. Es kehrt wieder Ruhe ein im Bahnhof Vassijaure.

Der Gegenzug wird erst in etwa einer Stunde vorbeikommen. Genügend Zeit, um den Standort zu wechseln, denn es haben sich einige Wolken zusammengezogen, die bald die Sonne verdecken werden.

Auf Höhe des aufgelassenen Bahnhofs „Gamla Bjørnfjell" legt sich Dm3 1215-1245-1216 „Josefina" mit Leerzug 19927 am 23. Juni 2008 in die Kurve. Sie passiert eine der beiden neuen Nordalsbrücken.





Der Leerzug 19927 mit der Lok 1202-1231-1201 „Kunigunda“ unweit von Kiruna am 22. Juni: Die ersten Wagen sind mit Olivin beladen, einem Zuschlagstoff zur Erzveredelung.

Technische Daten Dm3-Serienloks

- ***Achsfolge:*** 1'D+D+D1'
- ***Stromsystem:*** 15 kV/16,7 Hz
- ***Geschwindigkeit:*** 75 km/h
- ***Leistung:*** 7200 kW
- ***Länge über Puffer:*** 35,25 m
- ***Dienstgewicht:*** 273,2 t
- ***Baujahre:*** 1963 bis 1971
- ***Renovierungen:*** ab 1978 und 1991-2000

So oder ähnlich konnte man im Sommer 2008 die letzte große Stangen-E-Lok in einem für Eisenbahnfotografen sehr geeigneten Revier beobachten. Die 160 Kilometer lange Erzbahn zwischen Kiruna und Narvik ist mittlerweile das letzte Einsatzgebiet der Dm3. Zur Ostsee nach Luleå fahren nur noch die Nachfolger der Dm3 im Erzverkehr. Eine Zuggarnitur besteht dort aus den „IORE“-Doppelloks und 68 F050-Wagen. Die Erzzüge auf der Ostseeroute wiegen beladen 8520 Tonnen bei 6800 Tonnen Ladung.

Entlang der eingleisigen Strecke nach Narvik befinden sich alle zehn Kilometer Ausweichbahnhöfe, die fast alle mit dem Auto erreichbar sind. Je nach umgebender Land- →



Eine kleine Familiengeschichte

Die Dm3 stellt den Endpunkt einer langen Entwicklungslinie im schwedischen Lokbau dar. Begonnen hat alles 1925 mit der Reihe D, einer 1'C1'-Holzkasten-Lok mit halbhoch angeordneten Doppelmotoren, Vorgelege und Stangenantrieb mittels Blindwelle. Dieser Baureihe folgten konsequente Weiterentwicklungen namens Dg, Dk und Du. Vom Holzaufbau wechselte man zum Stahlaufbau. Die Loks erhielten je nach Einsatzgebiet verschiedene Getriebeübersetzungen. Es wurden über die Jahre elektrische und mechanische Verbesserungen eingebaut. 1952 erschien mit der Da der letzte 1'C1'-Vorfahre der Erzloks. Für die Baureihe Dm wurde eine Laufachse durch eine vierte Antriebsachse ersetzt und zwei dieser Lokteile zur Doppellok gekuppelt (1'D+D1'). Es entstanden 1953 bis 1961 in drei Lieferserien zunächst 19 Doppelloks in der Nummernserie 900 (und vier baugleiche El12 für die norwegische NSB). Am Ende der dritten Lieferserie entstanden 1960 drei Vorserienloks mit einem zusätzlichen vierachsigen, führerstandslosen Mittelteil (Reihe Dm3), das nach gleichen Konstruktionsprinzipien gestaltet war. Die Lieferung der verstärkten vierten Dm-Serie ab 1963 enthielt zunächst wieder ausschließlich Doppelloks (Nummernserie 1200). Ab 1967 erfolgte dazu die Lieferung der Dm3-Mittelteile. Insgesamt gab es 16 dreiteilige Serienloks. Die Vorserienloks fuhren bis 2002. Eine ist in Luleå erhalten. Von den Serienloks standen im Sommer 2008 noch zwölf Stück in Betrieb. Zwei Loks sind seit längerem verschrottet, eine ist seit 2004 abgestellt.



Die letzte betriebsfähige Vorserien-Dm3 war 976-977-978.

Seit Sommer 2008 hat die schwedische Staatsbahn SJ wieder den Personenverkehr auf der Erzbahn übernommen. Dazu gehört auch Nachtzug 93, der am 27. Juni von Rc6 1324 befördert wurde.

schaft, Sonnenstand und Witterung gibt es in jedem Bahnhof sichere und gut erreichbare Fotopunkte. Durch die geringe Geschwindigkeit der Erzzüge ist die Autoverfolgung ohne die Gefahr kostenpflichtiger Verwarnungen gut möglich. Die durch die eingleisige Streckenführung bedingten betrieblichen Zwänge zur Kreuzung an den Bahnhöfen sind ebenfalls von Vorteil. Man wird nur selten von Zügen überrascht und kann in Ruhe die ideale Fotostelle suchen.

Unterstützt wird dies durch die Möglichkeit, den Bildfahrplan des gesamten Streckenverlaufes aus dem Internet herunterladen zu können.

Neben der Autoverfolgung ist die Wanderung entlang der Strecke sehr reizvoll. Besonders im Streckenteil ab Abisko ist dies recht einfach möglich, da ab hier der Rallarvägen verläuft. Dies ist der zum Bahnbau angelegte Materialweg. Er ist auch für Mittelgebirgswanderer zu bezwingen und gut beschildert.

Besonders sehenswert ist der Abschnitt Bjørnfjell-Katterat (etwa 13 Kilometer lang). In diesem Bereich ist die Bahnstrecke nicht per Straße erreichbar. Die Strecke führt zunächst über ein kaum bewachsenes Hochplateau von grandioser Schönheit





Am Abend des 23. Juni schlängelt sich Dm3 1229-1244-1230 „Rektorn“ mit dem aus Neubauwagen gebildeten Erzzug 9916 durch die Schneeschutzbauten bei Haugfjell.

Am 27. Juni erreicht IORE 109-117 „Abisko“-„Boden“ Abisko Östra. Sie hat den Erzzug 9916, gebildet aus alten 80t-Wagen, am Haken.



Fotos: Schwartze

und beginnt dann den allmählichen Abstieg an den Flanken des Rombaksfjords hinunter nach Narvik. In dieser mächtigen Landschaft wirken die eigentlich riesigen Lokomotiven beinahe wie Modellbahnen.

Auch der Dm3 geht es wie vielen Baureihen hierzulande: Eigentlich sollte sie schon Anfang 2005 abgestellt und durch die Nachfolgebaureihe „IORE“ von Bombardier ersetzt sein. Doch verschiedene Faktoren haben dazu beigetragen, dass sich das prognostizierte Ende des Dm3-Einsatzes immer wieder verschoben hat und die Loks immer noch intensiv genutzt werden.

Zunächst ging der sehr aufwendige Ausbau der Strecke langsamer voran als erhofft. Der Oberbau (inklusive Brücken) musste für die Achsfahrmasse von 30 Tonnen verstärkt werden. Die Ausweichbahnhöfe waren zu kurz für die neuen Garnituren. Die letzten Verlängerungen werden bis Herbst 2008 gebaut sein.

Die ursprünglichen Neubauwagen der Bauart Uno, die aus politischen Gründen in Südafrika beschafft wurden, bewährten sich im harten Winter nicht. Zwischenzeitlich mussten einige 80-Tonnen-Altbauwagen in modifizierter Form (Uadk) nachgebaut werden. Die seit Oktober 2005 in Auslieferung befindlichen 100-Tonnen-Wagen der Bauart F050 wurden in Schweden entwickelt.

Ein weiterer Grund für den Aufschub der Dm3-Abstellung ist der weltweite Rohstoffboom. Es wurde festgestellt, dass die vorhandenen neun „IORE“-Loks für die erwarteten Transportmengen nicht ausreichen. Daher wurden noch weitere vier „IORE“ bestellt, die bis Ende 2009 in Betrieb gehen sollen. Inwieweit im nächsten Sommer noch ein mit diesem Jahr vergleichbarer Vollbetrieb mit Dm3 aufrecht erhalten wird, bleibt abzuwarten.

Vielleicht besteht nächstes Jahr tatsächlich noch die berühmte allerletzte Chance, im Revier der Dm3 auf die (Foto-) Jagd zu gehen.

Björn Schwartze/al

Tourtipps für Nordschweden:

● ***Geographische Orientierung***
Um die Distanzen zu verdeutlichen: Die Strecke München – Kiruna misst etwa 3000 Kilometer. Hat man Stockholm erreicht, so ist gerade erst die halbe Strecke geschafft!

● ***Anreise***
Am schnellsten kommt man mit dem Flugzeug ans Ziel. Man sollte sich überlegen, ob man nicht ab Stockholm den Zug wählt. So bekommt man ein Gefühl für die Größe und Weite Skandinaviens. Die Anreise mit dem Pkw ist möglich, wird aber von jenen, die es probiert haben, meist nich empfohlen, weil das endlose Kilometerfressen ziemlich an die Substanz gehen kann. Für eine Eisenbahntour empfiehlt sich vor Ort ein Mietwagen.

● ***Sehenswürdigkeiten***
Im Rahmen der Tour sollte unbedingt das Erzbergwerk in Kiruna oder Gällivare besichtigt werden.

● ***Wetter und Jahreszeiten***
Hier ist Lappland extrem: Die Temperaturbandbreite reicht von −40 bis +30 Grad. Die Wetterwechsel erfolgen meist schnell und kräftig. Allerdings ist das Wetter insgesamt besser als sein Ruf. Die Niederschläge sind zwischen der zweiten Julihälfte und Ende August am stärksten. Von Ende Mai bis Ende Juni ist es entlang der Erzbahn recht niederschlagsarm. Eine Tour im Juni ist zu empfehlen.

● ***Unterkünfte***
Hotels entlang der Erzbahn gibt es in den Städten Kiruna und Narvik, aber auch in Riksgränsen. Die Preise liegen teilweise recht hoch. Neben einigen Jugendherbergen gibt es viele Hütten und Gasthäuser, die preiswerter sind. Die Kontaktadressen bekommt man am leichtesten über die Touristenbüros der größeren Städte Narvik und Kiruna.

● ***Mücken***
Am aufdringlichsten werden sie zwischen Mitte Juli und Anfang September.

TEIL 3

Bahnstrom aus der

Foto: Emersleben

Symbolträchtig: Hauptschalter aus (Signal El 1, u.), Hauptschalter ein (Signal El 2, o.) am Biesdorfer Kreuz bei Berlin. Auf dem Gebiet der DR ist dies wegen der kurzen Einspeiseabschnitte eine häufige Übung der E-Lokführer.

Aus gutem Grund verlässt sich die DB AG nicht nur auf die Eigenerzeugung ihres Bahnstroms mit einer Frequenz von 16²/₃ Hz, sondern stützt sich auch auf andere Quellen, zumal in heutiger Zeit zunehmend der Handel, nicht nur die Erzeugung, elektrischer Energie zum großen Geschäft geworden ist.

Von jeher wurde auch Bahnstrom-Energie aus dem öffentlichen 50-Hz-Drehstrom-Netz über rotierende Umformer bezogen oder auch Überschussenergie in dieses zurückgeliefert. Eines der ersten Umformerwerke war das schon in Teil 2 (MEB 8/08) erwähnte Wasserkraftwerk Pfrombach, das ab 1929 neben der Nutzung der Wasserkraft auch den Energieaustausch in beiden Richtungen bewirken konnte. Ein weiteres, aber trockenes Umformerwerk kam 1939 in Nürnberg-Stein hinzu, als die DRG dringend kurzfristig einen Stützpunkt für die aus Bayern nach Norden zum Mitteldeutschen Netz fortschreitende Elektrifizierung der Strecke München – Berlin brauchte. Das Problem der Kupplung zweier Netze unterschiedlicher Frequenz über rotierende Umformer war, dass die Maschinen nicht exakt im Verhältnis der Frequenzen 3:1 schnell drehen durften, weil im Interesse eines regelbaren Leistungsaustauschs ein bestimmter Frequenzunterschied, ein so genannter Schlupf, bis +/-3 Prozent notwendig und wünschenswert ist. Dazu war es erforderlich, die drei Umformer von je 7,5 MW mit zusätzlichen Maschinen auf derselben Welle in recht komplizierter Schaltung auszurüsten. Das Prinzip bewährte sich jedoch, auch weil die Umformer wegen der hervorragenden Regelfähigkeit sich zur schnellen Spitzenlast-Abdeckung eigneten, also auch die in Grundlast fahrenden Dampfkraftwerke ergänzen konnten. Die DB ließ daher ab 1957 weitere Umformerwerke, unter anderen in Karlsruhe, Köln, Borken, Lehrte, HH-Harburg und Saarbrücken, mit Maschinensätzen von 25 und später 30 MW bauen. Auch die DR hatte 1965 und 1977 noch die Umformerwerke Karl-Marx-Stadt/Chemnitz (50 MW) und Dresden-Niedersedlitz (90 MW) aus Österreich importiert. Alle speisen in das 110-kV-Bahnstromnetz

Steckdose?

Die Strom-Versorgung aus dem öffentlichen 50-Hz-Netz scheint naheliegend, hat aber reichlich Tücken.

parallel zu den Kraftwerken ein. Ihre Höchstzahl betrug zwölf im Jahr 2002 mit insgesamt 580 MW Leistung, womit sie sich zu etwa 20 Prozent an der Energielieferung beteiligten. Seither ist ihre Zahl rückläufig, weil sie durch die seit 1997 betriebsreifen statischen Frequenzumrichter ersetzt werden, die ruhend mit neuzeitlichen Bauteilen der Leistungselektronik arbeiten und einen besseren Wirkungsgrad, nahe 99 Prozent, aufweisen. Die DB Energie AG wird voraussichtlich auch alle Neuinstallationen zur Leistungssteigerung mit Frequenzumrichtern vornehmen, die in jetzt verfügbaren Einheitsmodulen von je 15 MW zu Blöcken bis 120 MW zusammengeschaltet werden. Bisher sind sieben solcher Anlagen in Betrieb. Damit wird der Anteil des Energiefremdbezugs stetig zunehmen und auch der entstehende Energiemix sich den Entwicklungen im 50-Hz-Drehstromnetz anpassen.

Fremdbezug gab und gibt es noch in den neuen Bundesländern östlich einer Linie Schwerin – Berlin – Senftenberg: Die DR hatte um 1980 entschieden, ihre Bahnenergieversorgung komplett auf dezentrale kleine Umformer an den Standorten der Unterwerke (Uw) umzustellen. Grund war Devisen-Mangel für weitere Importe von Großumformern aus Österreich und die dafür fehlende technische Ausstattung der Volkseigenen Industrie.

Aber fahrbare frequenzstarre Synchron-Synchronumformer nach schwedischem Vorbild konnte man im eigenen Land bauen. So entstanden zwischen 1981 und 1992 an allen neu elektrifizierten Strecken Kleinumformer-Unterwerke mit bis zu vier Maschinensätzen, die direkt aus dem Drehstromnetz 50 Hz (meist 110 kV) den Bahnstrom mit 15 kV in die Fahrleitung einspeisen. Diese so genannte „Dezentrale Stromversorgung" war eine aus der Not geborene Lösung, die auch sofort erkennbare wirtschaftliche und betriebliche Nachteile hatte: Zunächst ist kein übergeordneter Lastausgleich möglich, daher ist für örtliche Leistungsspitzen eine überdimensionierte Reservehaltung notwendig. Ein weiterer Nachteil ist die starre Bindung der Bahnfrequenz an die Drehstromfrequenz, daher ist der Parallellauf zweier Umformerwerke über die Fahrleitung meist nicht möglich und Streckentrenner mit stromlosen Abschnitten dazwischen sind notwendig. Mit dem Ausbau des 110-kV-Bahnstromnetzes in den neuen Ländern und dem Neubau der beiden leistungsstarken Dampfkraftwerke in Kirchmöser und Schkopau konnten von West nach Ost fortschreitend an immer mehr Strecken die rotierenden Umformer durch einfache Transformator-Uw ersetzt werden, so dass deren Zahl sich von 26 auf 13 (Anfang 2008) halbiert hat.

Es war ein Glücksfall für das Zusammenwachsen im Rahmen der Deutschen Einheit, dass die DR trotz der nach dem Kriegsende erlittenen Demontagen des elektrifizierten Bahnnetzes beim →

Foto: Först/Slg. Tietze



Ein Blick ins Umformerwerk (Ufw) in Köln: Auch die Bundesbahn bezog immer Strom aus dem öffentlichen Dreiphasen-Netz.

Foto: DBAG/DB Energie



Die Arbeitsplätze der Lastverteiler/Netzleiter bei DB Energie vor ihrer Großbildleinwand. Sie haben stets das aktuelle Geschehen im Blick.

Wie sauber ist der Bahnstrom? DB Energie im Spannungsfeld von Effizienz und Umwelt

Aufbauend auf der Tradition der DRG und DB betreibt die heutige DB Energie GmbH ein eigenes Zentrales Bahnstromnetz, in das elf Wasserkraft-, sieben Dampfkraft-, zehn Umformerwerke und seit neuerer Zeit auch sieben Umrichteranlagen einspeisen. Die jährlich erzeugten etwa 11,5 Milliarden kWh (11,5 TWh) teilen sich in einem geschickt gewählten Energiemix wie folgt auf: Wasserkraft: elf Prozent, Wärmekraft (einschließlich Kernkraft): 67 Prozent, rotierende Umformer: sieben Prozent, statische Umrichter: zehn Prozent, dazu getrennt noch etwa fünf Prozent der einzelnen dezentralen Umformer. Der Anteil der modernen Umrichter wird sich zu Lasten älterer Umformerwerke in den nächsten Jahren erhöhen. Die umweltfreundliche Wasserkraft kann aus geographischen Gründen in Deutschland nicht mehr nennenswert erhöht werden, doch profitiert die DBAG vom Energieaustausch mit SBB und ÖBB, die überwiegend Wasserkraft nutzen.

Im Hinblick auf die aktuelle Kohlendioxid-(CO_2-)-Problematik können das Kernkraftwerk Neckarwestheim mit 24 Prozent sowie das Gichtgas-Kraftwerk Bremen mit weiteren sieben Prozent und die Wasserkraft zusammengefasst werden, so dass etwa 42 Prozent des Bahnstroms klimafreundlich erzeugt werden. Über eine Umrichteranlage kann das Bremer Kraftwerk außerdem Energie in das öffentliche Drehstromnetz der Stadtwerke Bremen besonders an Wochenenden mit schwächerer Bahnlast zurückspeisen, so dass die Umwelt allein dadurch um jährlich 150000 Tonnen CO_2 entlastet wird, entsprechend einer Installation von 200 Windgeneratoren großer Bauart.

Etwa 80 Prozent der Verkehrsleistung in Tonnenkilometern (tkm) der DB AG werden elektrisch befördert. Solange der Strom dafür überwiegend selbst erzeugt wird, sollten die exorbitanten Preissteigerungen auf dem deutschen Strommarkt nur bei den zusammen 22 Prozent Fremdbezug mit Umformern und Umrichtern durchschlagen. Mit der drohenden Abschaltung des Blocks 1 des Kernkraftwerks Neckarwestheim wird sich die Abhängigkeit der DB AG vom Fremdbezug zwangsläufig erhöhen mit der Folge einer Verteuerung durch den von der Energiebörse Leipzig getriebenen Marktmechanismus. Doch wird, so unglaublich es klingt, die DB AG mit der Ökosteuer, wenn auch zu einem ermäßigten, aber seit 1998 schrittweise angehobenen Satz, sowie weiteren Öko-Abgaben belastet. 2005 machten diese 13,1 Euro pro MWh aus, bezogen auf die Jahreserzeugung also nahezu 150 Millionen Euro, etwa 56 Prozent der reinen Produktionskosten!

Natürlich muss die DB AG Öko- und Mineralölsteuer auch auf Diesel-Kraftstoff zahlen. Durch den vermehrten Einsatz von Neitech-VT 611/612 sowie anderen Triebwagen in der Fläche und Dieselloks vor Güterzügen unter Fahrdraht (!), also jetzt etwa 20 Prozent der Verkehrsleistung, kauft die DBAG jährlich um die 500 Millionen Liter Öl ein, das entspricht umgerechnet einem Heizwert von etwa fünf Milliarden kWh, also fast der Hälfte der erzeugten elektrischen Bahnenergie! Schon ein oberflächlicher Vergleich lässt erkennen, wie kontraproduktiv die „billigere" Dieseltraktion unter ökologischen Gesichtspunkten ist, zumal als umgesetzte Primärenergie, die mit ihren Emissionen voll negativ in die CO_2-Bilanz eingeht.

Für beide Traktionsarten beträgt die Steuer- und Abgabenlast nach DB AG-Angaben (2005) 450 Millionen Euro. Andere Verkehrsträger wie Binnenschiff oder Luftfahrt kennen diese Belastungen nicht. Entgegen der Absicht der ökologischen Steuerreform ist der Schienenverkehr zu einem der größten Ökosteuerzahler geworden und auch im europäischen Vergleich am höchsten belastet.

Wiederaufbau nach 1955 am Bahnstrom-System 16²/₃Hz, 15 kV und den dafür geltenden Standards festgehalten hatte. Dies war unter dem herrschenden politischen Abgrenzungsdruck und der entstandenen technischen Isolation keine Selbstverständlichkeit. Umso einfacher gestaltete sich nach 1990 die Zusammenführung der getrennten Netze, die jedoch noch nicht abgeschlossen ist, wie das aus räumlichen Gründen noch notwendige Weiterbestehen einiger dezentraler rotierender Synchron-Umformer-Uw beweist.

Das Zentrale Energieversorgungsnetz der DB Energie AG ist aber auf der 110-kV-Ebene dank des gemeinsamen Stromsystems auch mit den Bahnen der Nachbarstaaten zusammengeschaltet: Zwei Hochspannungsleitungen, Kochel – Zirl und Traunstein – Steindorf, nach Österreich und eine, Haltingen – Muttenz, in die Schweiz. Der dadurch sichergestellte großräumige Energieverbund ist für alle drei Bahnen von größtem Vorteil, weil unsere südlichen Nachbarn zwar viel klimafreundliche Wasserkraft nutzen können, aber zu bestimmten Jahreszeiten (Dezember bis März) unter Wassermangel leiden, der dann aus dem Norden durch Energie aus Spitzenkraftwerken und Umformern/Umrichtern gedeckt werden kann. Umgekehrt können bei großem Wasserangebot auch heute als umweltschädlich eingestufte Kohlekraftwerke, sofern sie nicht zur Grundlastdeckung dienen, auf Teillast heruntergefahren werden. Mit kleineren isolierten Block-Heizkraftwerken, wie dies vielfach für die öffentliche Versorgung vorgeschlagen wird, wäre dieser weiträumige Energieaustausch nicht möglich.

Zum Schluss noch ein Kuriosum: Weil im Zusammenwirken mehrerer Versorgungs-Netze bestimmte Regelvorgänge in den Maschinen sich besser beherrschen lassen, wenn die Bahnfrequenz nicht genau 1/3 der 50 Hz beträgt, hat man sich auf EU-Ebene verständigt, die Nennfrequenz auf 16,7 Hz zu definieren, was mathematisch als reine Aufrundung erscheint, aber in Wirklichkeit technisch begründet ist. Also: 16²/₃Hz ist tot, es lebe 16,7 Hz! *Chrisitan Tietze/al*

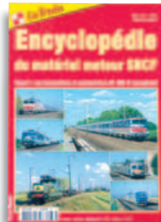
Foto: Glanert



Ein Synchron-Synchron-Umformer der DR mit einer Leistung von 9600 kW. Er ist auf einem siebenachsigen Fahrgestell installiert.

Wechselstrom-Franzosen

Olivier Constant: Encyclopédie du matériel moteur SNCF, Tome 5: Les locomotives et automotrices 25000 V monophasé. Edition Publitrains, 2008. ISSN 1267-5008, 98 S., 119 Farb-, 56 Schwarzweiß-Abbildungen; Preis: 20 Euro.



■ In Frankreich sind viele formal höchst unterschiedliche E-Lok- und -Triebwagenbauarten zuhause. Von den 25-kV-Bauarten, die diese Le-Train-Publikation (Info: Tel. 0033/388/545103, www.letrain.com) zum Thema haben, gelangten einige regelmäßig ins Elsaß, wo sie beispielsweise Straßburg anfuhren. Da es diverse Typen im Modell gibt (BB15000 von Roco; BB12000 von Märklin/Trix), dürfte das Heft, das neben Zeichnungen und Stationierungsnachweisen auch viele Bilder aus unterschiedlichen Epochen enthält, selbst für Modellbahner, die des Französischen nicht mächtig sind, von Interesse sein. *yo*

● ***Fazit: Fundierte Infos für Frankreich-Fans***

Hp1 für Modelle

Horst Meier, Dieter Thomas: Signale. Signale und Tafeln im Modell. Verlagsgruppe Bahn, Miba-Verlag, Nürnberg 2008. ISBN 978-3-89610-254-6, 98 S., 234 Farbabbildungen; Preis: 15 Euro.



■ Nach dem Lesen der drei gelungenen Abhandlungen über Signale im Vorbild dürften sich viele Modellbahner gefragt haben, wie denn die unterschiedlichen Bauarten zu platzieren und die Vorschriften sinnvoll anzuwenden sind. Die Fragen klärt dieser für sich alleine stehende Miba-Report-Band, der stets das Modell im Blick behält, das Vorbild aber keineswegs aus den Augen verliert. Das Heft ist vollgepackt mit Tipps zu Einbau und Beschaltung der unterschiedlichen Signalbauarten. Der zum Teil kniffligen Montage der diversen Signal-Bausätze ist ebenfalls ein Kapitel gewidmet. Viele ansprechende Vorbild- und Modellfotos runden die Abhandlung ab. *yo*

● ***Fazit: Verständlich geschrieben, reich bebildert***



Außerdem erschienen

Beidseiten-Ansichten

Henschel-Museum + Sammlung e.V. (Hrsgb.): Henschel-Lokomotiven, Kalender 2009. Selbstverlag, Kassel 2008. 13 Blatt, 25 Sw-Fotos; Preis: Euro 10,00 + Euro 5,00 Versand.
Im Gegensatz zum Titelbild der 66001 stellt der Kasseler Verein Henschel-Tenderloks der Lieferjahre 1939 bis 1952 jeweils im monatlichen Doppelpack, Lokführer- und Heizerseite, vor. Bestelladresse: Henschel-Museum Kassel e.V., Wolfhager Str. 109, 34127 Kassel; Bankverbindung: Kasseler Bank e.G. Blz. 52090000, Konto 113205431. Bestellung per Karte, gleichzeitig Überweisung.

● **Historische Werksaufnahmen im Doppelpack**

Schmalspur-Grüße aus Sachsen

Thomas Böttger (Hrsgb.): Sächsischer Schmalspurbahnkalender 2009. Bildverlag Böttger, Witzschdorf 2008. ISBN 978-3-9806606-0-5, 13 Blatt, 12 Farbabbildungen, 1 Schwarzweiß-Foto; Preis: Euro 6,00.
Immer wieder gelingt es Thomas Böttger, mit seiner Mischung aus historischem und aktuellem Bildmaterial das Flair der sächsischen Schmalspurbahnen einzufangen. Dass die Karten mit informativen Rückseitentexten nicht nur gesammelt, sondern auch gern als Urlaubsgrüße genutzt werden, steht außer Frage.

● **Für Postkartensammler und Eisenbahnbegeisterte**

Lang ist's her

Lothar Schultz: Reichsbahn-Ausbesserungswerk Rostock, 1886 bis 1950. Verlag Bernd Neddermeyer, Berlin 2008. ISBN: 978-3-933254-90-0, 64 Seiten, 83 Abbildungen; Preis: 14,80 Euro.

■ Noch zehn Jahre vor dem Ende im Jahr 1950 war das RAW Rostock eines der modernsten Werke der DRG. Nach der Zerstörung im Zweiten Weltkrieg wurde der Wiederaufbau auf halbem Weg abgesagt. Ein Dieselmotoren-Werk zog in die Hallen ein. Der Autor erzählt die RAW-Geschichte seit der Grundsteinlegung als Werkstätte der ehemaligen Lloyd-Eisenbahn im Jahr 1886 bis 1950. Historische Fotos und Pläne belegen den detailliert recherchierten Bericht. *al*



● ***Fazit: Für Werks-Historiker***

Kleinigkeiten im Blickfeld

Ralf Reinmuth, Gerald Wirag: Modellbahn-Basteleien. Transpress-Verlag, Stuttgart 2008. ISBN 978-3-613-71350-5, 246 Seiten, 15 Sw-, 225 Farbabbildungen; Preis: 14,95 Euro.

■ Nichts Spektakuläres, aber dies liegt auch nicht in der Absicht des Autoren-Duos: Bekanntlich sind es die kleinen Dinge, die in ihrer Gesamtheit den Reiz einer Modellbahnanlage ausmachen, und mit diesen befassen sich Ralf Reinmuth und Gerald Wirag ausführlich. Die in der Regel einfachen Basteleien, in Wort und Bild präsentiert, stellen keine hohen Anforderungen und sind auch von weniger geübten Modellbahnern und -bahnerinnen auszuführen. Wer allerdings Maßskizzen erwartet, der wird von wenigen Ausnahmen abgesehen leider nicht fündig. Und wem diese Spezialausgabe irgendwie bekannt vorkommt, dem sei gesagt, was das Impressum erfreulicherweise nicht gänzlich verschweigt: Die Modellbahn-Basteleien sind vor geraumer Zeit schon in zwei inzwischen vergriffenen, ungleich teureren Einzelbänden erschienen. *hc*



● ***Fazit: Preiswerte Anregungen***

AUS DER IDEENKISTE

Fahrstraßen-Streifen

Fahrstraßen für selbst herzustellende Stellpulte lassen sich mittels Schablone fertigen, wie es beispielsweise im MODELLEISENBAHNER 2/2007 auf Seite 57 gezeigt wird. Die dort vorgestellte Methode setzt aber einiges Können voraus und verzeiht so gut wie keine Fehler. Einfacher ist folgendes Verfahren: Es wird auch vorgezeichnet und die Bohrungen werden an den entsprechenden Stellen angebracht. Die Fahrstraßen selbst werden mit Drei-Millimeter-Zierstreifen aus dem Autozubehör geklebt. Diese kann man erforderlichenfalls und ohne Verschmieren nochmals abnehmen und Korrekturen vornehmen.

Hans J. Peters

Zahnstocher zu Holzbrücken!

Mit einfachen Mitteln lässt sich eine vielseitig einsetzbare Holzbrücke herstellen.

Bereits vor einigen Jahren entstand meine Holzbrücke für die Baugröße H0. Diese kleine Bastelei ist auch für weniger Geübte geeignet und die notwendigen Materialien sind leicht aufzutreiben. Die Bohlen sind aus „Bofrost"-Speiseeisstäbchen gefertigt. Das Geländer besteht aus Zahnstochern, die Pfosten und Unterzüge aus Bastelholz mit dem Durchmesser von fünf Millimetern. Je nach eigenen Vorstellungen empfiehlt sich eine Nachbehandlung mit Beize oder Farbe. Die gezeigte Brücke hat folgende Maße: 131 Millimeter lang, 70 Millimeter breit und 20 Millimeter hoch.

Horst Lüneburger

Simples Material und trotzdem wirkungsvoll!

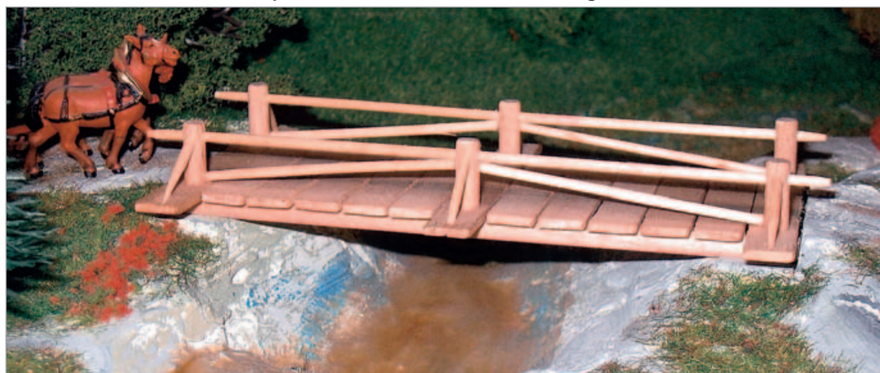


Foto: Lüneburger

Elektrischer Lücken-Schluss

Zwei zusätzliche Radschleifer verbessern die Stromabnahme von Rocos Baureihe 50.35.

An und für sich ist Rocos 50.35 eine gelungene Konstruktion. Auf Weichenstraßen zeigt sich aber schnell eine Schwachstelle: Die Lok nimmt nur von den ersten beiden Kuppelradsätzen und von den ersten beiden Tenderachsen Strom ab. Dabei bietet sich der fünfte Kuppelradsatz zur Stromabnahme an. Zuerst wird die Lok vom Tender getrennt und der Kessel samt Führerhaus vom Fahrwerk abgenommen. Hier zeigt sich, dass vor dem Getriebeblock eine Fläche ist, auf der die Schleifer zur Stromabnahme befestigt werden können. Dazu nimmt man ein kleines Stück kupferbeschichteter Platine passender Größe und trennt die Kupferschicht so, dass zwei voneinander isolierte Bereiche entstehen, auf die dann die Schleifer gelötet werden. Letztere entstehen aus Federblechen, die so abgewinkelt werden, dass sie mit leichtem Druck an den Radsatzinnenseiten der fünften Kuppelachse schleifen. Sind die beiden Schleifer auf den Platinenrest gelötet, kann dieser vor dem Getriebeblock ausgerichtet und festgeklebt werden. Anschließend müssen noch zwei Zuleitungen aus lackiertem Kupferdraht von der Platine zu den Schleifern der ersten beiden Kuppelradsätze geführt werden. Dieser kleine Eingriff ist von außen nur schwer zu entdecken, bringt aber mehr Spaß am Fahren mit Rocos 50.35.

Rando Steffen



Foto: Steffen

Der Schleifer über dem Motorblock.

Gutes Geld für Ihren Tipp

Kennen Sie einen praxiserprobten Tipp oder einen guten Trick für den Modellbahnbau? Dann schicken Sie ihn uns als E-Mail oder per Post – jeder veröffentlichte Tipp wird mit 13 Euro honoriert. Wenn Sie ein druckbares Foto (ideal sind ein gutes Digitalbild oder Dia, auch ein kontrastreicher Papierabzug eignet sich; unbrauchbar sind Polaroidfotos) mitsenden, honorieren wir das mit weiteren 25 Euro. Wir bitten um Verständnis dafür, dass Eingangsbestätigungen nicht verschickt werden können. Bitte geben Sie unbedingt Ihre Bankverbindung und für Rückfragen Ihre Telefonnummer oder E-Mail-Adresse an. Rücksendungen erfolgen nur auf Wunsch und mit beigelegtem, frankierten Rückumschlag.

Die Adresse:
MODELLEISENBAHNER
Stichwort: Basteltipps
Biberacher Str. 94
88339 Bad Waldsee
E-Mail: redaktion@modelleisenbahner.de



Vorher – nachher: Die dunkle Farbe lässt beim linken Tenderdrehgestell sofort zusätzliche Strukturen hervortreten und akzentuiert den gelungenen Formenbau.

Meisterlich gepflegt und patiniert. So kann auch ein gutes Modell wie die 58.30 noch gewinnen.



Ein Großteil der Farbe wird sofort wieder mit Zellstoff aufgesaugt.

Dass es beim Altern von Loks zwischen Jungfräulichkeit und Totalverdreckung Zwischenstufen gibt, zeigt Rainer Albrecht.

Herausgeputzt

Verwittern oder Altern? Wie auch immer man die vorsätzliche Verschmutzung beziehungsweise das Patinieren von Modellen nennt, es geht um ein farbliches Nachempfinden des Vorbildes im Betriebseinsatz.

Im Einsatz oder auf dem Abstellgleis hinterlassen die Witterung, Bremsstaub, Ruß und andere Substanzen auf den Oberflächen, aber auch im Triebwerk oder an den Rädern Spuren. Diese versucht man in der Regel, beim Vorbild mit Reinigungsintervallen zu beseitigen. Aber selbst nach dem Waschen bleibt Patina zurück.

Nicht jeder Modellbahner nimmt etwa seine nagelneue Gützold-58.30 und beginnt sogleich, sie zu altern. Manche lehnen es gar ab, Loks zuzurüsten. Aber beinahe alle Modellbahner bewundern meisterlich betriebsverschmutzte Modelle. Gute, dezente Betriebsspuren bedeuten jedoch nicht, dass das schöne, neue Modell ein Tauchbad aus Rost- und Schmutzfarben nehmen muss. Ein schöner Mitnahmeeffekt dabei ist die Betonung feiner Details, die sonst etwa im monotonen Fahrwerksrot untergehen. Zudem verlieren viele Modelle bei dezenter Alterung ihren Kunststoff-Look.

Wichtig ist stets das Studium von Vorbildfotos. Man sollte sich hineindenken in die Funktion einer Lok und ihren Betriebseinsatz: Welche Art von Verschmutzungen treten auf? Wo setzt sich der Schmutz dauerhaft ab?

Wir benötigen feine Pinsel in diversen Größen und eine Airbrush-Pistole mit einer schmalen Düse (Durchmesser maximal 0,2 mm), eine spitze Pinzette, Wattestäbchen, Zellstofftücher, Lösungsmittel für die Farben, Spiritus und Wasser sowie Mattlack, etwa von Micro Flat, Humbrol, Model Master oder Revell Airbrush.

Die einfachste und gefahrloseste Methode ist die Arbeit mit Wasserfarben aus dem Schulmalkasten. Vorteilhaft sind ein sehr gutes Preis-Leistungsverhältnis und die problemlose Entfernung mit Wasser. Ein Nachteil: Weiche Übergänge sind nur mit viel Mühe erreichbar.

Pulverfarbe ist eine gute Wahl überall, wo Konturen hervorgehoben beziehungsweise Schattierungen gewünscht



Wie das Vorbildfoto links zeigt, sind Dampfloks keineswegs verdreckt, sondern an den meisten Teilen leuchtet kräftiges Rot. Verschmutzungsspuren sind nur lokal, wo Öl, Dampf und Bremsstaub hingelangen.



werden, besonders im Landschaftsbau und bei Gebäuden. Beim rollenden Material ist Vorsicht geboten, da das Pulver auch in Lager gelangen und diese beschädigen kann.

Bestens geeignet für die Lok-Alterung sind Farben auf Wasser-Acryl-Basis. Relativ unproblematisch lassen sich tolle Effekte beispielsweise mit den „Ink Sepia“ und „Ink Schwarz“ von Vallejo zaubern. Diese Tinten lassen sich unverdünnt ebenso wie in stark wässriger Lösung verwenden.

Mit einem feinen Pinsel werden an unserer 58.30 zunächst Nietköpfe, Kanten, Federn und so weiter behandelt. Keine Bange, mit einem in Lösungsmittel getränkten Zellstoffkügelchen und einer Pinzette geht alles wieder weg! Das nutzen wir zum Beispiel bei den Schraubenfedern. Hier sollen die Tiefen wie beim Vorbild dunkel werden und die lackierten Teile sollen an den Stellen, wo auch der Putzlappen hinkommt, leuchtend rot glänzen. Sehr schön lässt sich dies an Gützolds Tenderfahrwerk zeigen. Die Schraubenfedern sind fein und richtig rund graviert. Die Sepia-Schwarz-Mischung läuft in die Tiefe. Nach kurzem Antrocknen wird mit einem Wattestäbchen und einer in die Pinzette geklemmten Zellstoffkugel außen abgewischt. Ist die Oberfläche schon zu trocken, wird mit Lösungsmittel und getränktem Putzmaterial der Vorgang wiederholt. Bitte nicht versuchen, alles in einem Arbeitsgang und mit dicker Farbe zu schaffen. Besser ist es, mit relativ wenig Farbe die Prozedur zu wiederholen, bis sich der gewünschte Effekt einstellt. Nur Übung bringt den Erfolg! Im Bremsbereich kann noch mit Rostfarbe und Schmutzpartikeln der Abrieb nachgebildet werden.

Modellaufwertung dank persönlicher Pflege

Bei Dampflokomotiven, auch wenn sie erst vor kurzem mit Diesel geputzt worden sind, legt sich nach kurzer Betriebszeit durch Dampf und Ruß am Schornstein, Kesselscheitel und Führerhausdach ein matter Niederschlag ab. Mit feinem Düsenstrahl und verdünnter Acrylfarbe wird mehrmals von oben vorn nach hinten (wie der Fahrtwind) übernebelt, so dass sich ein Modell-Ruß-Niederschlag matt absetzt.

Das Resultat dieser Alterung ist eine vom Personal vorbildlich gepflegte Maschine, die bei der DR auch den so genannten Lunin-Wimpel („In persönlicher Pflege“) tragen dürfte. Diesen Zustand zeigten die meisten Dampfloks in Ost und West während des größten Teils ihrer Einsatzzeit. Erst kurz vor ihrem Ausscheiden ließ die Pflege immer mehr nach, und man sah halbe Wracks mit deutlichen Rost und Kalkspuren durch das Land dampfen. *R. Albrecht/al*



Auch für das Fahrwerk gilt meist: Weniger ist mehr. Das kräftige Rot muss zumindest bei einer gut gepflegten Lok leuchten.





Der Vorbildpufferträger (o.) beweist, dass die dezente Verwitterung, bei der die Schmutzpartikel überwiegend an den schwer zugänglichen Kanten und Ritzen angebracht werden, korrekt ist.

Fotos: Rainer Albrecht

An Perlonfäden aufgehängt, können die Gleitschirme bei Bedarf ihre Runden drehen.

Gleitschirmflieger bereichern den Luftraum einer Modellbahnanlage.

Luftikus



Runter kommen sie alle: In Wirklichkeit sollte der Gleitschirmflieger einen geeigneteren Landeplatz suchen.

Als der Autor unlängst in Lenggries am Brauneck weilte und den Flug der Gleitschirme beobachtete, kam ihm die Idee, so etwas auch für seine N-Anlage zu basteln. Er fotografierte die schönen bunten Schirme, um sie im Modell nachbauen zu können.

Als Material für die Schirme selbst wählt man bunten Zeichenkarton. Beim Bau der kleinen Dinger und wenn sie später an der Decke hängen, erweist sich die Entscheidung als richtig. Die im Original in Anfänger- und Hochleistungsschirme unterteilten Typen unterscheiden sich im Wesentlichen durch die Maße. Will man die Schirme in größerer Höhe über der Anlage fliegen lassen, sollten diese kleiner sein. Darum kommt es auf die exakt Umrechnung vom Original zum Modell in 1:87 oder 1:160 nicht so genau an! Die Maße der Schirmchen betragen 60 bis 70 mm in der Länge und 15 bis 17 mm in der Breite, die Flughöhe über der Anlage liegt bei 1,20 bis 1,40 m, was im Original etwa 190 bis 220 m entspricht. Nach dem Zuschneiden der Schirmform wird an den Vorderkanten, eventuell auch rundherum, ein bunter Zierstreifen mit Acrylfarbe gleichmäßig und sauber aufgemalt. Die Quernähte können hell oder auch dunkel abgesetzt werden.

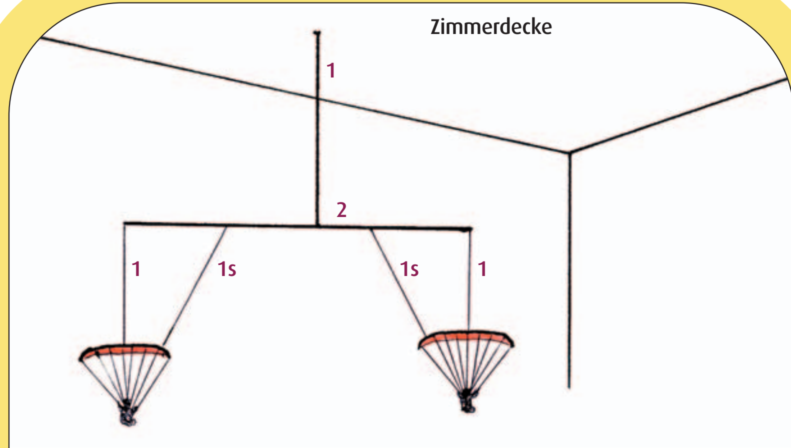
Anschließend lässt man den Karton trocknen.

Um die Seile, an denen der Pilot hängt, so vorbildgetreu wie möglich nachzubilden, schneidet man an einer Kinderspielzeug-Leuchte einige der Lichtleiterfäden ab. Diese sind sehr dünn, täuschen die Last des Piloten durch ihre Steifigkeit an und lassen sich gut verarbeiten. Bei allzu ruppigem Umgang neigen sie aber zum Zerbrechen.

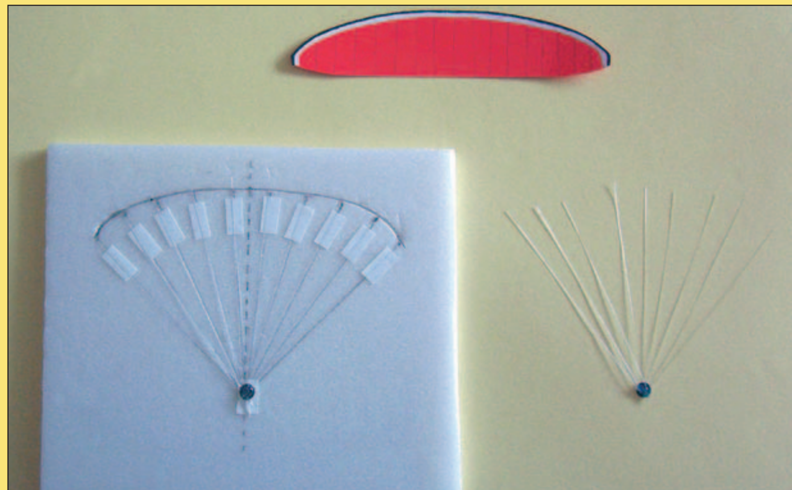
Den Piloten, den es in sitzender Form mit Helm nicht zu kaufen gibt, muss man sich selbst bauen. Dazu schneidet man einem sitzenden Preiserlein (mit Schutzhelm) die Unterschenkel ab und klebt sie in Verlängerung der Oberschenkel wieder an. Für den Zusammenbau des Schirms wurde aus 6 mm starkem Styropor eine etwa 15 x 15 cm große Klebehilfe angefertigt. Darauf zeichnete der Autor die Bogenform des Schirmes an und vertiefte diese mit einem Cuttermesser, um den Schirm für den Zusammenbau einzustecken. Zunächst wird aber der Kreisbogen für die Seile in sieben bis neun Punkte eingeteilt. Verkleinerte, beidseitig klebende Fotoecken ordnet man den Punkten zu, auf denen man die Lichtleiterfäden fixiert. An dem Punkt, auf dem später der Pilot sitzt, werden die Fäden auf einem kleinen Papierplättchen zusammengeführt und verklebt. Nach dem Trocknen löst man vorsichtig die Lichtleiter von den Fotoecken und fertigt einen zweiten Seilstern an. Dann erfolgt der Zusammenbau aller vier Baugruppen: Den Schirm steckt man mit der Rückseite wieder in die Rille des Styropors und arretiert ihn im Notfall mit Nadeln. Mit Fixierkleber befestigt man den Piloten an seinem Platz. Auf des Drachenfliegers Brust klebt man die Spitze des einen Seilsternes so an, dass die Seile lose auf dem Schirmrand aufliegen. Mit kleinen Klebstoff-Tropfen werden diese dort verklebt. Nach dem Durchtrocknen fixiert man den anderen Seilstern am Pilotenrücken, die anderen Enden am Schirmrand. Die überstehenden Lichtleiterstücke werden mit einem kleinen Seitenschneider vorsichtig abgekniffen.

Mit dünnen Perlonfäden kann jeder nach eigenem Ermessen die Schirme über der Modellanlage in verschiedenen Höhen aufhängen. Ein gelandeter Schirm in der Wiese oder ein verunglückter in den Bäumen ist immer ein Hingucker. An dünnem Stahldraht, der als Waagbalken mit einem Perlonfaden an der Decke angebracht wird, können zwei Gleitschirme auch ihre Runden drehen, wenn das Ganze mehrmals entgegen der Flugrichtung aufgedreht wird.

Dietrich Matyschek/yo

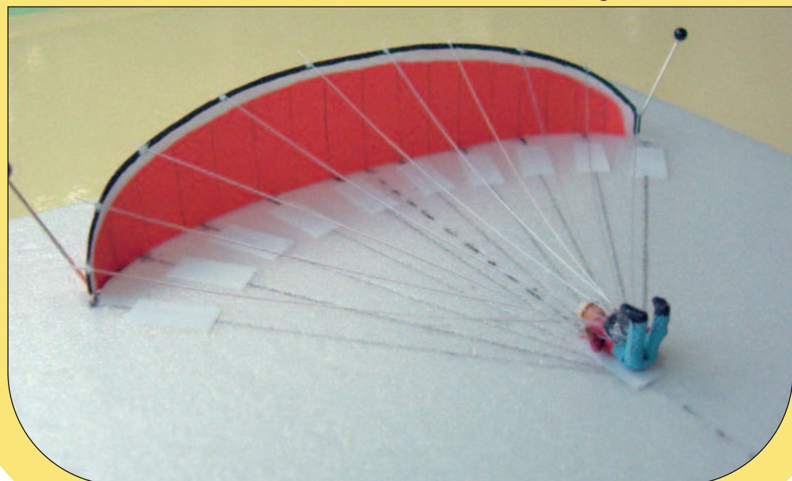


Schema der Gleitschirm-Aufhängung:
- **1 - dünner stabiler Perlonfaden**
- **2 - 0,5 bis 1 mm starke Stahldraht-Stange, Länge: 1 m**
- **1s - Perlonfaden, verhindert die Drehung als Eigenbewegung**



Die 6 mm starke Styroporplatte, hier bereits mit eingestecktem Schirm und fixierten Klebeecken, erleichtert die Montage.

Die am Piloten fixierten Lichtleiterfäden werden am Schirmbogen überstehend angeklebt.



Fotos: Dietrich Matyschek

Besonders im Gartenbahn-Maßstab zeigen Details beeindruckende Vorbildnähe, wie der historische Ladekran von Bretzler beweist.

Lade-Hilfe

Dieser hübsche kleine Kran aus längst vergangenen Zeiten, dessen Vorbild in Llangollen, Wales, steht, passt dank seiner Bauart auch in manch kleine Ecke am Gartenbahn-Güterschuppen oder an eine Laderampe. Es ist auch vorstellbar, den Kran auf einen Spur-G-Wagen zu montieren. Beim Vorbild gab es ja auch so manches Kuriosum für den Bedarf im Bw!

Hergestellt wird der Kran-Bausatz in Jackfield (England). In Deutschland vertreibt ihn „A & A Bretzler" (Feine Spielzeuge, Schumannstr. 22, 71034 Böblingen, E-Mail: bretzler@t-online.de, www.bretzler.com, Tel.: 07031/671988). Die Bauanleitung liegt zur Zeit nur auf Englisch vor. Es sind zwar Bilder zur Übersicht abgedruckt, aber ohne Englischkenntnisse ist die Montage nicht ganz einfach nachzuvollziehen. Aus diesem Grund soll an dieser Stelle mit Hilfe von Bildern der Zusammenbau dargestellt werden. Prinzipiell ist das Modell unproblematisch. Als Arbeitsplatz genügt der Küchentisch, als Arbeitsmaterialien genügen Kleber (Sekunden- oder/und Zweikomponentenkleber), Feile und Schmirgelpapier.

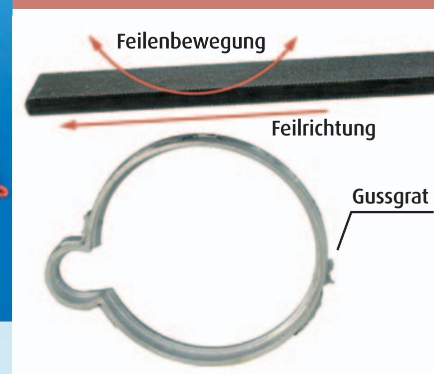
Zunächst muss man sich in die Funktionsweise des Kranes hineindenken: Wie





Gut 40 Teile enthält der Bausatz. Die Montage ist bei ausreichender Gewissenhaftigkeit problemlos.

Feilen, aber wie? Für ein gutes Ergebnis kommt es auf die Art des Feilens an.



sind die Zahnräder angeordnet, wie funktioniert die Bremse und so fort? Anschließend sollte der Gartenbahner überlegen, wie die Lackierung des Modells erfolgen soll. Selbstverständlich kann man alles zunächst zusammenkleben und am Ende den fertigen Kran entweder mit Pinsel oder Spritzpistole bemalen. Das Ergebnis wird möglicherweise nicht befriedigen, da das Modell viele Ecken und Winkel besitzt, die nicht direkt zugänglich sind.

Kartenspielen ist auf jeden Fall eine gute Alternative zum mühseligen Arbeiten am mit Muskelkraft betriebenen Kran, sind die Spur-II-Arbeiter überzeugt.



Nach meiner Erfahrung ist es besser, wenn man bestimmte Baugruppen beziehungsweise Teile vorab lackiert, die Farbe gut durchtrocknen lässt und erst danach unter vorsichtigem Einsatz von Kleber alles zusammenbaut. Kleine Fehler lassen sich dann mühelos beheben. Zum Abschluss wird das fertige Modell noch mit einem feinen Film aus seidenmattem Klarlack für ein sauberes Finish überzogen.

Zu Beginn wird der Bausatz auf Vollständigkeit überprüft und anschließend werden Grate und Trennversetzungen bearbeitet. Es handelt sich um Gussteile, und da lässt sich Nacharbeit kaum vermeiden. Im Bild oben rechts ist dargestellt, wie man Teile am besten rund feilt, ohne hässliche Kanten zu erzeugen.

Kein Spielzeug, aber ein Augenschmaus: Bretzlers Spur-G-Kran

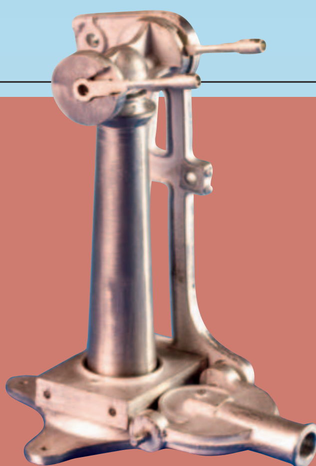
Die Zahnräder, auch wenn sich diese in der Regel nicht drehen müssen, sollten aber dennoch im Zahnbereich bearbeitet werden, damit sie sauber eingreifen und sich gegebenenfalls auch mal drehen lassen. Die Bohrungen sind nachzuarbeiten. Dabei sollte man beachten, dass die englischen Maße auf Zoll basieren und die Bohrung mit einem Durchmesser von 2,4 Millimetern schon reichlich bemessen ist. Die Zapfen und die zugehörigen Löcher für die Teile 6, 7, 8 und 9 sind so nachzubearbeiten, dass sie sich leicht in die vorgesehenen Bohrungen einsetzen lassen. Sind alle Teile so vorbereitet, werden sie probeweise zusammengebaut. Das Domlager (6) und die beiden Zugösen (13 und 14) dürfen nicht verklebt werden! Sie müssen später beweglich sein.

Die Welle 36 soll etwa 1,5 Millimeter am feinverzahnten großen Zahnrad (41) und am anderen Ende ebenso 1,5 Millimeter über den Bund am kleinen, groben Zahnrad (39) überstehen. In der Bauanleitung ist zwar eine Länge von 51 Millimetern angegeben, aber das scheint mir etwas zu lang zu sein! Im Vorbild waren die Wellen zwar wegen der Keile oder Federn etwas länger, aber so lang auch wieder nicht.

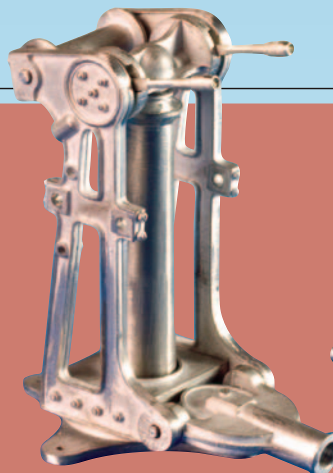
Die Länge der Handkurbelwelle (16) ist mit 46 Millimetern angegeben. Das erscheint zwar relativ lang, aber vermutlich war die Welle beim Vorbild mit dem Zahnrad verschiebbar angeordnet. Beim Kurbeln (Winden) wurden Welle und Zahnrad in Richtung Rahmen geschoben, um Kraftschluss zwischen den Zahnrädern zu erreichen. Beim Ablassen der Kette ohne Last konnte man die Welle mit Kurbel und Zahnrad von der Lagerung wegziehen und somit den Kraftschluss unterbrechen. Das Übrige tat →



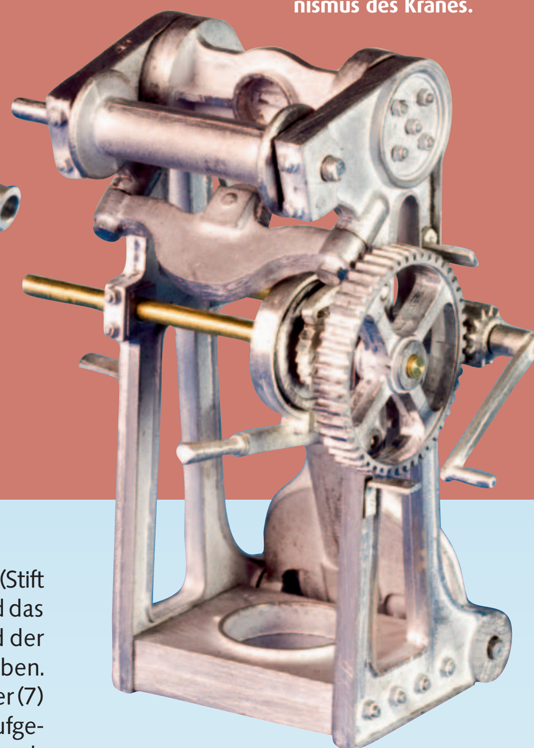
Der Fuß des Kranes entsteht: Zuerst wird der Pylon auf die Grundplatte geklebt.



Als Nächstes folgen Zwischenlager, Zugösen und das untere Lager des Ladebaumes.



Beide Rahmen sind montiert, und halten die noch freien Zugösen sowie das Ladebaumgelenk.



Die Aufnahme zeigt den fein detaillierten Zahnrad- und Bremsmechanismus des Kranes.

Ein edles Stück ist der fertig montierte und lackierte Kran. Alterung ist jetzt Geschmacksache.

dann die Bremse (15, 12). Zum Festlegen und zur Sicherung gegen unbeabsichtigtes Lösen dienten die Sperrklinke (18) und das Klinkenrad (17). Wäre dies nicht so, würde die Kurbel im Falle des schnellen Absenkens zur großen Gefahr. Ein Ring (22) wird auf die eben beschriebene Welle an dem der Kurbel gegenüber liegenden Ende angeklebt. Er verhindert das komplette Herausziehen von Welle mit Kurbel und Zahnrad. Die Zahnräder werden angepasst, die Schutzbleche (31, 32) angelegt und mit Haltern (27, zweimal 28 und 29) in die richtige Lage gebracht. Die Halter werden am Rahmen (4, 5) verklebt, nicht aber am Schutzblech!

Der Mastbaum (9) bekommt an beiden Enden die Kopfteile (10, 11) eingeklebt. Das Teil 19 wird mit dem Teil 20 (Stift in das Loch) verklebt. Als nächstes wird das Kettenrad (21) dazwischen gelegt und der Bolzen (30) als Führung eingeschoben. Jetzt kann der Baum in das untere Lager (7) gesteckt und oben der Rollenkopf aufgesetzt werden. Verklebt wird aber erst nach dem Ausrichten (Senkrechte beachten)!

Empfohlen wird, die beiden Zugstreben (23, 24) auf 190 mm abzulängen (kürzt man mehr, steht der Ausleger steiler, kürzt man weniger, steht er flacher). Danach werden an den Stangen (23, 24) die Teile 13 und 14 eingeklebt und so gedreht, dass untere und obere Öse fluchten! Im nächsten Schritt schiebt man die beiden Kettenauflagen (33, 34) auf, die breitere unten, die schmalere oben, wobei in etwa gleiche Abstände eingehalten werden sollten, aber noch nicht verkleben! Wer bis dahin kam, kann nun die beiden oberen Ösen (25, 26) fixieren. Dazu werden sie auf den Bolzen geschoben, ausgerichtet und mit den Zugstangen verklebt. Ist dann der gesamte Baum arretiert, können auch die beiden Zwischenrollen für die Kette ausgerichtet und verklebt werden.

Jetzt wird der Kran beinahe wieder komplett in die einzelnen Baugruppen zerlegt. Pylon (2, 1) und Grundplatte werden nun verklebt, dabei ist die Zentrierung zu beachten. Danach wird das linke Rahmenteil (5) mit dem Zwischenlager (3) verklebt. (Achtung, das Lager wird asymmetrisch positioniert!). Dann werden die Teile 6, 7, 8 eingesteckt und mit dem rechten Rahmenteil (4) komplettiert. Mit dem Teil 9 wird der Grundkorpus oben arretiert, unten wird mit Hilfe einer Klammer oder eines Gummis fixiert. Nun kann der Reihe nach verklebt werden.

Nach dem Aushärten wird der Ausleger im unteren Lager und oben am Kopf ausgerichtet und ebenfalls verklebt. Wichtig ist, bei der Montage zu bedenken, dass, falls der Kran auf einem Wagen montiert

wird und dieser in den Streckendienst gehen soll, der Mast nicht fest arretiert wird!

Die Bauanleitung fordert nun das Lackieren und die anschließende Verwitterung. Dem Gartenbahner stehen je nach Geschmack alle Optionen offen. Ich habe für das Grundteil (Ständer, Ausleger) und die Zahnradabdeckung ein dunkles Grau (Humbrol 92, Eisengrau, matt), für Zahnräder, Gewicht, Haken, Kurbel mit Zahnrad und Kettenrolle Humbrol 32 (Dunkelgrau, matt) gewählt. Vor der Lackierung sind unbedingt alle Teile zu säubern und zu entfetten! Die Messingwellen und die Kette wurden mit Fohrmann-Messingbeize brüniert.

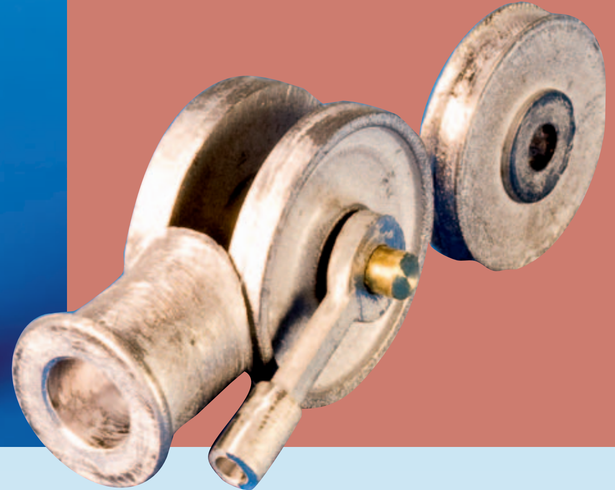
Sind alle Teile sauber lackiert und durchgetrocknet, kommt die Endmontage an die Reihe. Bitte alle Teile, so wie sie platziert werden müssen, zusammenstecken, ausrichten und erst dann mit Sekundenkleber – sparsam! – fixieren. Kette auflegen und mit Gewicht und Haken sowie dem beigelegtem O-Ring komplettieren.

Passt alles und hält es einem kritischen Blick stand, bekommt der Kran je nach Geschmack eventuell noch Verwitterungsspuren, das heißt Schmutz und Rost in die Ecken, Fett und Öl an Lagerstellen und Zahnflanken. Und ganz zuletzt bekommt unser Kran noch eine Abschlusslackierung aus seidenmattem Klarlack, damit das Meisterwerk auch dem hiesigen Klima standhält. *Rainer Albrecht/al*



Fotos: Rainer Albrecht

Ein Stift an Teil 20 hilft zur Positionierung und Fixierung der beiden Mastkopfrahmenscheiben.



Das Kettenrad wird zwischen die Mastkopfflanken geschoben und vom Bolzen (30) geführt.



Französische Kokstransportwagen baut Makette in H0 als Kunststoff-Fertigmodelle.

Die Kokser

In den 50er-Jahren beschaffte die französische Staatsbahn (SNCF) mehrere Serien Schwerkraftselbstentladewagen für den Transport von Koks (Bauart MK) und Kohle (Bauart MKH). Als die Hochöfen im Ruhrgebiet noch Koks aus Frankreich bezogen, kamen die grauen Zweiachser auch nach Deutschland.

Diejenigen Epoche-IV-Wagen, die auch für den Kohletransport zugelassen sind, unterscheiden sich vorbildgerecht durch die senkrechten Verstärkungsstreben von den einfachen Kokstransportern. Die Gravuren der Makette-Wagen fielen scharf aus. Der Entlademechanismus ist wie bei den meisten Mitbewerber-Modellen lediglich angedeutet. Die Bremsklötze sitzen in Radebene. Weniger befriedigten bei den Pressemustern die teilweise schief sitzenden Puffer. Der durchgefärbte Aufbau hat zwar ein mattes Finish, wirkt aber dennoch etwas durchscheinend. Die sorgfältig und gut deckend aufgedruckten Anschriften sind unter der Lupe zu lesen.

Der Rollwiderstand der Wagen ist geringfügig höher, als man es beispielsweise von Fleischmann- oder Roco-Modellen kennt. Die NEM-gerechten Radsätze weisen eine erfreulich niedrige Spurkranzhöhe von 0,9 mm auf. Die Fahrei-

---

Als recht preiswertes Modell rollt ein DB-Steppenpferd der Baureihe 24 im H0-Maßstab aus den Werkhallen von Märklin.

Kleiner Klassiker

Bei Modellbahnern war und ist die BR 24 sehr beliebt: Einerseits hat man mit Schlepptender und großen Wagner-Blechen eine richtige Dampflokomotive, andererseits ist sie hinreichend klein für die Heimanlage. Das erkannten die Modellbahnhersteller recht früh, so dass sich die Maschine nicht nur beim Vorbild zu einem Klassiker entwickelte.

Märklin nutzt das ungebrochene Interesse an der kleinsten Einheits-Schlepptenderlok

AUF EINEN BLICK

PRO *Maßstäblichkeit; gute Fahreigenschaften; robuste Ausführung; günstiger Preis*

KONTRA *Auffällig verschiedene Farben innerhalb der Steuerungsteile*

PREIS *Euro 129,95 (UVP)*

URTEILE





Die französischen Selbstentlader rollten viele Jahre auch nach Deutschland.

genschaften der mit Kurzkupplungskulisse ausgestatteten Zweiachser sind gut. An zwei Pressemustern weigerten sich allerdings die Kupplungsbügel, nach dem Kuppeln wieder nach unten zu fallen. Die drei Wagen werden als Fertigmodelle (Info: Makette Modelle, Martin Klinger, Obernesselbach 48, 91413 Neustadt/Aisch, Tel. 09171/989037, www.makette.de) zu einem Preis von jeweils 26 Euro geliefert. Sie bringen Leben in den braunen Selbstentladerfuhrpark deutscher H0-Anlagen.

Jochen Frickel

AUF EINEN BLICK

PRO *Sorgfältige Detaillierung; konturenscharfe Bedruckung; niedrige Spurkränze; sichere Fahreigenschaften*

KONTRA *Teilweise schiefe Puffer; widerspenstige Kupplungsbügel; Bauteile nur durchgefärbt*

PREIS *UVP 26 Euro*

URTEILE

---

für ein neues Modell. Vorbild ist 24 016 in DB-Epoche-III-Ausführung, als sie beim Bw Rahden nordöstlich von Osnabrück stationiert war.

Die Lok wird als preiswertes Einsteigermodell angeboten. Das fällt an zwei Dingen auf: Am Kessel, bei dem die Leitungen nicht freistehend ausgeführt, sondern angespritzt sind, sowie am Gestänge. Letzteres ist zwar in der Form fein gearbeitet, aber die hellgrauen Plastikteile bedeuten einen doch heftigen optischen Bruch mit den leicht brünierten Metallgestängen. Auch an der Detaillierung des Fahrwerkes, das von der Grundkonzeption her dem der Märklin-64 (vergleiche Test in MEB 6/2008) entspricht, wurde der eine oder andere Abstrich vorgenommen.

Das ist für Einsteigermodelle legitim, und im übrigen vermag der kleine Klassiker mit stimmigen Proportionen und exakter Maßstäblichkeit durchaus elementare Ansprüche zu erfüllen.

Der Metallkessel verschafft dem Lokmodell neben einem soliden Eigengewicht auch eine robuste Handlichkeit. Angst vor dem Abbrechen irgendwelcher Teile braucht man keine zu haben, wiederum ein Plus für ein Startmodell.

Die Fahr- und Zugkraftwerte sind für vorbildentsprechende Einsätze voll und ganz in Ordnung (siehe Steckbrief). Die Maschine läuft leise und ist mit umgerechneten 113 km/h in der höchsten Fahrstufe auch nicht zu schnell.

Die schaltbaren Funktionen sind im Beiblatt erklärt (siehe ebenfalls Steckbrief), zudem ist die Lok für den Einbau eines Rauchsatzes vorbereitet. Angesichts von empfohlenen 129,95 Euro dürfte dem Fahrvergnügen eigentlich nichts mehr im Wege stehen!

Henning Bösherz



Gut komponiert: Die formschöne und preisfreundliche Märklin-24 bereichert Modellbahnanlagen nicht nur für Einsteiger.

STECKBRIEF

- V_{max} in FS 14: 113 km/h
- V_{max} Vorbild (90 km/h) in FS 11 (bei 14 Fahrstufen)
- Auslauf aus V_{max} 60 mm
- Anfahren/Kriechen in FS 1 mit 3 km/h
- Zugkraft Ebene 24 Achsen
- Zugkraft 3% Steigung 20 Achsen
- Zugkraft 8% Steigung 12 Achsen
- Kleinster befahrener Radius: 360 mm
- **Hersteller:** Märklin
- **Katalognummer:** 36 240
- **Gehäuse:** Lok Metall und Kunststoff, Tender Kunststoff
- **Fahrwerk:** Metall und Kunststoff
- **Antrieb:** Auf alle drei Kuppelachsen
- **Motor:** Fünfpoliger Flachmotor
- **Steuerungssystem:** Motorola-Digital
- **Einstellbare Parameter:** Anfahr- und Bremsverzögerung; Höchstgeschwindigkeit; Adresse (ab Werk: 78)
- **Gewicht:** 293 Gramm



Da L.S. Models auch gemischtklassige und reine Zweite-Klasse-Wagen anbietet, kann der Kunde (beispielsweise mit der abgebildeten Trix-218) einen tollen Epoche-IV-Zug zusammenstellen.

L.S. Models stellt die Epoche-IV-Varianten der 26,4-m-Schnellzugwagen der Bauart 53 in H0 vor.

M-Klasse

Auf Basis der ab 1952 gebauten Eilzugwagen ließ die Deutsche Bundesbahn (DB) ab 1954 auch Schnellzugwagen fertigen. Den Anfang in Beige-Ozeanblau machten die reinen Erste-Klasse-Wagen Am202 (gebaut als A4ümg-54).

Wie von L.S. Models gewohnt, sind alle Zurüstteile montiert. Die einzige Ausnahme bilden die Zuglaufschilder, die im vorliegenden Fall allerdings so groß ausfielen, dass sie nicht in die vorgesehenen Aufnahmen passen. Dafür finden sich löblicherweise vier Reserve-Griffstangen und Schlauchkupplungen für die Stirnseiten in der Verpackung.

Die Inneneinrichtung schließt farblich unterschiedliche Polster für Raucher- und Nichtraucher-Abteile sowie separat montierte Gepäcknetze ein. Zu den bemerkenswerten Details zählt auch die stimmige Umsetzung der Übersetzfenster. Daneben weist der Vierachser gefederte Faltenbälge und Puffer auf. Die Drehgestelle der Bauart Minden-Deutz-33 gehören mit scharfkantigen Gravuren und separat eingesetzten Details der Bremsanlage zu den schönsten Großseriennachbildungen dieses Typs.

Die mehrfarbig, konturenscharf und gut deckend ausgeführte Bedruckung gibt den Vorbild-Zustand in den 70er-Jahren wieder.

Für etwa 44 Euro bietet der Schnellzugwagen ein ansprechendes Preis-Leistungs-Verhältnis. Leider gibt es in Deutschland noch keinen offiziellen Vertrieb von L.S. Models. Ein reichhaltiges Angebot des Herstellers halten Modell Center Hünerbein in Aachen(Tel. 0241/33921, www.huenerbein.de) und Modellbahnen Faustmann in Malberg (Tel. 06563/962482, www.modellbahnen-faustmann.com) bereit. *Jochen Frickel*

AUF EINEN BLICK

PRO *Stimmige Proportionen; feine Detaillierung; komplett zugerüstet; akkurate Bedruckung; geringer Rollwiderstand*

KONTRA *Zuglaufschilder zu breit*

PREIS *Etwa 44 Euro*

URTEILE ■■■■▴



Der modern gestaltete Arbeitsplatz mit angenehm großem Tacho und acht Sonderfunktionstasten an den Bildschirmseiten.

Lange erwartet und dennoch überraschend stellte Märklin die neue Motorola-Digitalzentrale „Central Station" vor.

Großer Bahnhof

Fix und fertig durchkonstruiert und sofort lieferbar präsentiert sich Märklins neue Motorola-Zentrale „Central Station" (Art.-Nr. 60213).

Elegant gestaltet und nicht mit Knöpfen überfrachtet, ist die neue Zentrale eine stattliche Erscheinung. Zur Stromversorgung muss man die „Central Station" (CS) mit einem 60-VA-Trafo (beispielsweise Märklins 60052) verbinden. Anschließend dauert es eine gute Minute, bis die als Touch-Screen-Monitor ausgebildete Bedienoberfläche sichtbar wird. Zum Anwählen der berührungssensiblen Flächen steckt im Gehäuse ein Kunststoff-Stift. Eine der wichtigsten Neuerungen ist übrigens, dass man die Zentrale wie einen Computer (im Setup-Menü) herunterfahren muss, damit die während des Betriebes gesammelten Daten nicht verloren gehen!

Um eine Lok fahren zu lassen, muss man entweder wie bei der alten „Central Station" die Lokliste (Druck auf die Lok-Taste neben den Drehreglern) aufrufen. Oder man steckt die neuen Lok-Chipkarten (beim Händler in 5er-Packs erhältlich), die auf der CS mit den Lokdaten bespielt werden können, in den entsprechenden Schlitz, worauf die Lok auf den jeweiligen Regler gelegt wird. Fahrzeuge mit „mfx"-Decoder melden sich wie gewohnt selbst an. Bei Fremdfabrikaten wählt man „Neue Lok – manuell" an und gibt die gewünschte Adresse ein. Allerdings werden beim Bestätigen dann auch die vorgeschlagenen Werte beispielsweise für Anfahrverzögerung und Maximaltempo an die Lok gesendet. Da diverse ältere Decoder beispielsweise bei der Höchstgeschwindigkeit als Maximalwert 255 haben, könnte die Lok mit dem von der CS angebotenen Wert 63 etwas langsam sein. Ist nicht einmal die Adresse bekannt, stellt man die Lok aufs Programmiergleis und lässt die CS die Adresse herausfinden. Nach Bestätigung der Eingaben hat man die Lok am jeweiligen Endlos-Drehregler im Zugriff.



Im Keyboard-Modus macht man Magnetartikel der Zentrale bekannt. Die Eingaben sind die Grundlage für die Fahrstraßensteuerung (Memory). Schalten ist natürlich auch möglich.

„Memory" nennt sich die Fahrstraßen-Steuerung.





Unter „Layout" findet man den bei Bedarf mehrseitigen grafischen Gleisplan. Das Schalten von Magnetartikeln ist auch dort möglich.

Ganz wichtig: Nach Betriebsschluss schaltet man die „Central Station" wie einen PC aus!



Eine tolle Idee zur Bedienung und zum Schonen des schönen Bildschirms stellt die Möglichkeit dar, eine Computermaus oder eine Tastatur direkt an die CS anzuschließen. Apropos Anschlüsse: Selbstverständlich lassen sich unter anderen ein Computer, ein Booster und natürlich Fahr- und Programmiergleis mit der CS verbinden. Schön auch, dass man jetzt zwei „Mobile Stations" als Handregler direkt anstöpseln kann.

Wenn man dem Decoder großzügige Beschleunigungs- und Verzögerungswerte eingegeben hat, stellt man am Tacho fest, dass ein rotes Dreieck die voreingestellte Geschwindigkeit anzeigt, die Tachonadel den Wert langsamer erreicht, also Echtgeschwindigkeit simuliert wird. Besitzer, von „mfx"-Loks, die das Kurbeln durch die 128 Fahrstufen leid sind, können bequem mit dem Kunststoff-Stift die gewünschte Geschwindigkeit auf dem Tacho antippen, worauf die CS den Wert einstellt.

Wer eine solch hochwertige Zentrale kauft, wird auch seine Weichen und Signale damit schalten wollen. Zunächst macht man die Zentrale im Menü „Keyboard" mit den Adressen der Weichen, Signale und Rückmelder bekannt. Anschließend geht man zunächst in das Menü „Layout" (Anlage) Dort öffnet sich ein Gleisplan, den man nach Druck auf den Schraubenschlüssel nach Belieben verändern kann. Bei der Adresseinstellung zeigt der →

AUF EINEN BLICK

PRO *Design; übersichtliche Bedienelemente; Handregler direkt anzuschließen; Mausanschluss, Interface an Bord*

KONTRA *Bei Fremdloks werden Decoder-Werte verändert; Automatikfunktionen ohne Tempoinfos; kein Trafo im Lieferumfang*

PREIS *UVP 699,95 Euro*

URTEILE ☒ ☒ ☒ ☒

Bildschirm die Stellung der Dip-Schalter („Mäuseklavier") alter Decoder an, die man dann nach der Vorgabe einstellt. Wenn man „Keyboard" und „Layout" unter einen Hut gebracht hat, kann man im „Memory" genannten Menü Automatikfunktionen eingeben. So lassen sich beispielsweise Pendelzüge über Belegtmelder, Weichen und Signale ohne manuellen Eingriff steuern. Die Zuggeschwindigkeiten lassen sich allerdings nicht einstellen. In Märklins neuer „Central Station" stecken viele gute Ideen. Für unverbindlich empfohlene 699,95 Euro erhält man eine zeitgemäße Motorola-Zentrale. Welche Geheimnisse die Anlagensteuerung birgt, zeigen wir in einer der nächsten Ausgaben. *Jochen Frickel*

Nichts sieht Holz ähnlicher als echtes Holz, wie die Busch-Tabakscheune zeigt.

Holz vor der Hütte

Echtholz ist in und spielt im Gebäude-Modellbau eine wachsende Rolle. Grund sind die neuen Möglichkeiten, die moderne Lasercutter den Herstellern bieten. Die Viernheimer Zentrale für pfiffige Modellbahn-Innovationen, Busch, hat den Trend erkannt und lieferte jüngst eine Tabakscheune aus. Nicht, dass bei Busch so begeisterte Raucher zuhause wären, aber die Scheune ergänzt perfekt die neuen Tabakpflanzen, die im Naturpur-Programm erscheinen.

Der Busch-Bausatz ist ein guter Kompromiss aus Holz- und Kunststofftechnik. Holz, wo das Vorbild-Gebäude aus Holz besteht, und Kunststoffspritzlinge für Dach und Dachrinnen. Die Holzteile in besserer Furnierstärke wären nicht stabil genug, um daraus ein Häuschen zu bauen, deshalb wird das Gebäude von einem Pappkorpus, der mit den Holzteilen beklebt wird, stabilisiert.

Alles passt perfekt zusammen. Die Bauteile, auch jene aus Pappe, sind genau vorgestanzt und lassen sich mühelos und fast ohne Hilfe eines Bastelmessers herausbrechen. Auch ist so gut wie keine Nacharbeit erforderlich. Bei den empfindlichen Holzteilen sollte man jedoch vorsichtig sein. Der Pappkorpus ist im Nu zusammengebaut. Viel falsch machen kann man nicht, da die detaillierte Bauanleitung und passgenaue Einkerbungen zeigen, wie die Teile zusammengehören. Als Klebstoff dient ein einfacher Universalkleber, der auch für die Holzteile, die schön gebeizt sind, vewendet werden kann. Das Papphäuschen soll innen mit dunkler Farbe bemalt werden, hier empfiehlt sich der Einsatz einer Spraydose. Anschließend werden die Holzfassaden aufgeklebt und zum Schluss die Holzlammellen der großen Belüftungsfenster eingelegt. Es bleibt nur noch das Dach aufzusetzen, das zuvor vorsichtig auf den richtigen Winkel gebogen werden muss. Es fehlen noch Dachrinnen und Türgriffe und nach einer Stunde Bastelzeit (ohne Trocknungspausen) ist ein echtes Schmuckstück entstanden.

Der Bausatz ist rundum gelungen und man darf sich auf die nächsten Holzgebäude aus dem Hause Busch freuen.

Stefan Alkofer



Die Anzahl der Bauteile ist übersichtlich. Das Papp-Gerüst (re.) gibt dem gesamten Gebäude eine sehr gute Festigkeit.



Authentischer geht's kaum mehr: Die Busch-Tabakscheune aus Holz.

AUF EINEN BLICK

PRO *Hervorragende Detaillierung; sehr passgenaue Teile; gute Kombination aus Kunststoff- und Holzelementen; gealtertes Dach; sehr authentischer Gesamteindruck; stabil*

KONTRA –

PREIS *24,99 Euro (UVP)*

URTEILE ■ ■ ■ ■ ■

Unsere Bewertung

5 Schluss-Signale: **super**
4 Schluss-Signale: **sehr gut**
3 Schluss-Signale: **gut**
2 Schluss-Signale: **befriedigend**
1 Schluss-Signal: **noch brauchbar**

MESS- UND DATENBLATT



Baureihe 58.30 der DR von Gützold in H0



Steckbrief

Hersteller: Gützold, Zwickau
Bezeichnung: 58 3021-1 der Deutschen Reichsbahn
Nenngröße/Spur: H0/16,5 Millimeter
Konstruktionsjahr: 2007/2008
Epoche: IV
Katalognummer: 58 100
Im Handel seit: September 2008
Andere Ausführungen: Wechselstrom (# 58 130); Tender- und Loknummernvarianten in Vorbereitung
Gehäuse: Lok aus Kunststoff und Metall, Tender aus Kunststoff
Fahrgestell: Metall und Kunststoff
Gewicht: 584 Gramm
Kleinster befahrener Radius: 415 mm
Kupplung: Kurzkupplung Lok-Tender, Bügelkupplung vorn/hinten
Normen: NEM, CE
Preis: 357 Euro (DC), 395 Euro (AC), jeweils UVP



Elektrik

Stromsystem: Zweileiter-Gleichstrom
Nennspannung: 12 Volt
Steuerungssystem: Ohne
Stromabnahme: Über alle Kuppel- und Tenderräder
Motor: Fünfpoliger Mashima-Flachmotor
Beleuchtung: Spitzensignal vorn/hinten, mit Fahrtrichtung wechselnd
Digitale Schnittstelle: NEM 652



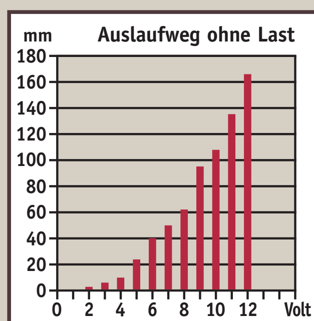
Mechanik

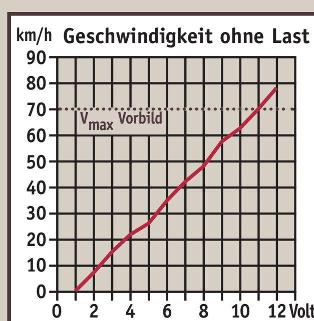
Kraftübertragung: Vom Motor über Schnecke-Stirnrad-Getriebe auf alle Tenderachsen
Schwungmasse: Eine
Haftreifen: Vier, auf Tenderrädern
Zugkraft: Ebene: 90 Gramm (Zug mit 60 Achsen)
3 % Steigung: 70 Gramm (Zug mit 40 Achsen)
8 % Steigung: 55 Gramm (Zug mit 32 Achsen)



Service

Gehäusedemontage: Nur zum Einbau eines Digital- und Sounddecoders oder eines Dampfgenerators erforderlich; im Beiblatt beschrieben und illustriert
Innenteile: Zugang zu Motor und Getriebe laut Hersteller nicht vorgesehen
Zurüstteile: Brems- und Dampfschläuche, Schienenräumer, Kolbenstangenschutzrohre, Sicherheitsventile, Bügelkupplungen
Bedienungsanleitung: Faltblatt mit Wartungs- und Montagehinweisen
Verpackung: Kartonschachtel mit Styropor-Einsatz
Ersatzteilversorgung: Über Fachhändler





U_0 = Spannung ohne Belastung
S_0 = Auslaufweg ohne Belastung
U_{Nenn} = Nennspannung
V_{max}NEM = Zuschlag von 40 Prozent für H0

Maßvergleich in mm	Vorbild	1:87	Modell
Länge über Puffer	21 655	248,9	248,9
Achsstand der Lok	8800	101,1	102,0
Treibraddurchmesser	1400	16,1	15,9
Achsstand des Tenders	5700	65,5	65,5
Höhe Schornstein über SO	4550	52,3	52,5
Einzelachsstand	1500	17,2	17,6

Fahrwerte ohne Last	U_0 (V)	V_0 (km/h)	S_0 (mm)
Anfahren	2,1	7	–
Kriechen	2,1	7	–
U_{Nenn}	12	78	169
V_{max} Vorbild	11	70	135
bei 50 km/h	8,1	50	64

Anders als beim Vorbild, als der Serienbau nach nur 56 Maschinen eingestellt wurde, kann Gützold allein auf Vorbestellungen im vierstelligen Bereich verweisen: Mit dem Modell der 58.30 wird eine für den Süden der DDR spürbare Fahrzeuglücke geschlossen.

Die gedrungene Gestalt der Reko-G 12 überzeugt auf den ersten Blick. Die für das Vorbild markanten Merkmale wie hoher Umlauf mit darunterliegenden Luftbehältern, steile Frontschürze und abgeschrägte Windleitbleche sind perfekt umgesetzt. Viele Teile sind einzeln angesetzt und zeigen das bei Gützold gewohnt hohe Niveau. Der Kessel besticht unter anderen durch die fehlende Naht auf der Oberseite, wie sie aufgrund des Formenbaus bei anderen Dampflokmodellen unvermeidlich scheint.

Eine Reihe von Zurüstteilen kann den äußeren Eindruck abrunden, wobei Kolbenstangenschutzrohre und Sicherheitsventile einen Mindestradius von 480 Millimetern (sonst 415 Millimeter) voraussetzen.

Das Fahrwerk glänzt mit dem wunderbaren Durchblick, feinen RP 25-Radsätzen und bewegungsfähigem Innentriebwerk nebst herausgearbei-

Der Reko-Bulle

Als kräftig und gelungen galt die Reko-G 12. Die H0-Nachbildung aus dem Hause Gützold ist nunmehr seit September im Handel, zuerst mit dem Einheitstender 2’2’T34.



teter Kröpfachse. Den engen Kuppelachsstand hat Gützold durch minimale Vergrößerung der Einzelachsstände und minimale Verkleinerung der Kuppelräder erreicht. So konnten auch die Bremsbacken nachgebildet werden und der Gesamteindruck ist stimmig.

Der Umlauf besteht aus Zinkdruckguss. Treib- und Kuppelstangen sowie die Steuerung sind aus hochwertigem und farblich gut gestalteten Kunststoff.

Erwähnung verdient die Kurzkupplung zwischen Lok und Tender, die eine vorbildliche Länge über Puffer ermöglicht und trotzdem in zwei Freiheitsgraden beweglich ist.

Wer meint, 2'2'T34-Tender gäbe es doch schon genug in H0, wird überrascht, welche Steigerung Gützold anzubieten hat. Die Drehgestelle sind zwar nicht drehbar, aber die Rahmen einzeln beweglich konstruiert. Auch sind die Rahmen wie der Tenderaufbau hervorragend gearbeitet. Die drei Tenderschlussleuchten sind selbstredend freistehend ausgeführt.

Ab 1,4 Volt ist warmweißer Lichtaustritt zu verzeichnen, der ab 2,2 Volt mit konstanter Helligkeit leuchtet. Die Lampen an Front und Tender sind zudem innen weiß unterlegt. Bei 2,1 Volt fährt das Lokmodell mit umgerechnet 7 km/h an. Es ist in allen Geschwindigkeitsbereichen sehr leise und läuft, ohne zu taumeln, zu nicken oder zu ruckeln. Die umgerechnete Höchstgeschwindigkeit von 70 km/h wird bei 11 Volt erreicht, bei der zulässigen Fahrspannung von 12 Volt ist die Lok mit 78 km/h auch noch modellgemäß langsam unterwegs.

In der Ebene zieht die Modell-58.30 anstandslos einen 60-achsigen Güterzug. Auch in Steigungen sind die Zugkraftwerte angemessen für vorbildgerechten Betrieb (siehe Mess- und Datenblatt).

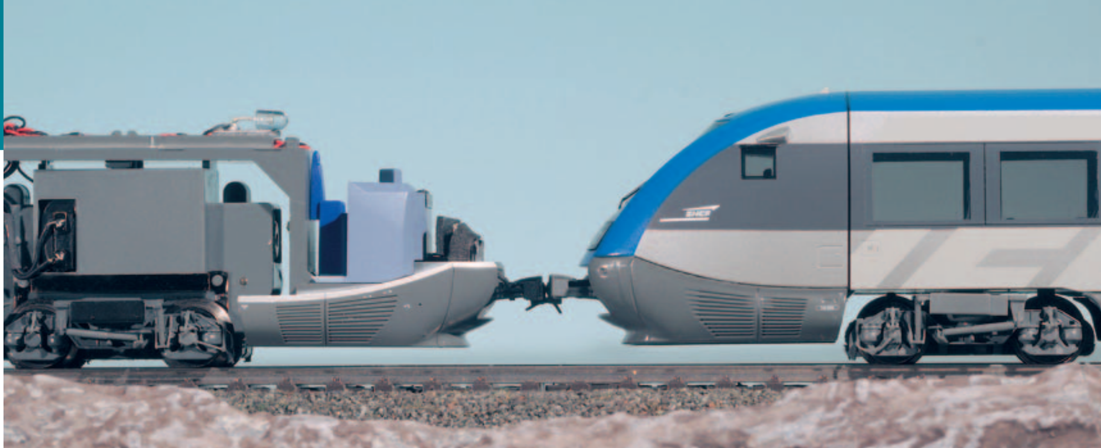
Der Umbau für Digitalbetrieb und der Einbau eines Dampfgenerators oder Loksound-Decoders sind im Beiblatt gut beschrieben und illustriert. Ein Öffnen des Triebtenders ist laut Hersteller nicht vorgesehen. Um das Fahrwerk zu reinigen oder Haftreifen zu wechseln, genügt es, die Drehgestelle nach unten abzuziehen. Soll der Tender dennoch geöffnet werden, zieht man den Kohlekasten ab und löst die vier Schrauben darunter. Achtung, Lok und Tender bleiben dabei zusammen!

Nach den Schnellzug-Königinnen 19.0 und 18.0 sowie der „Kreuzspinne“ 98.0 stellt Gützold mit der 58.30 sein Können erneut unter Beweis. Das tolle Lokmodell kommt für einen unverbindlichen Verkaufspreis (UVP) von 357 Euro für die Gleichstrom- und 395 Euro für die Wechselstromvariante in den Handel. Varianten insbesondere mit weiteren Tendern sind in Vorbereitung.

Henning Bösherz



Kraftpakete unter sich: Gützold hat die kompakten Proportionen der Baureihe 58.30 hervorragend ins Modell umgesetzt.



Der seltsamerweise unter Jouef-Label geführte Franzose (rechts) scheint den großen Motor des deutschen Kollegen zu bestaunen. Bemerkenswert sind die feine Detaillierung der Drehgestelle und die gute Druckqualität.

Hornby bringt dem gerne als Walfisch bezeichneten H0-Triebwagen der DB-Baureihe 641 das Laufen bei.

Wa(h)l-Verwandschaft

Der elegante Triebwagen ist das Kind einer französischen Mutter (DeDietrich Ferroviaire) und eines deutschen Vaters (Linke-Hofmann-Busch), die heute beide zur Alstom-Familie gehören. Ab 2000 stellte die DBAG 40 Triebwagen in Dienst, die vorwiegend in Thüringen und Baden-Württemberg rollen. Zwei für den grenzüberschreitenden Verkehr nach Frankreich im Saarland stationierte sind zwar auch verkehrsrot lackiert, tragen aber die französischen Fahrzeugnummern X73914 und X73915.

Hornby bringt gleich sieben Varianten des Vierachsers, von denen sich die deutschen im Rivarossi-, die französischen und luxemburgischen aber im Jouef-Sortiment finden. Zum Glück gibt es von Hornby nur einen Katalog, weshalb man die Modelle einigermaßen schnell findet.

Wie die H0-Dampfloks der BR 58 gefällt auch der „Walfisch" genannte 641 durch eine zeitgemäße Gestaltung und durch angenehme Fahreigenschaften. Abgesehen davon, dass der Wal kein Fisch, sondern ein Säugetier ist, sind formale Ähnlichkeiten zwischen dem Meerestier und dem Triebwagen unübersehbar. Die gestreckte Silhouette und der zu einem Mund hochgezogene Rahmen lassen den Einteiler tierisch einzigartig aussehen. Der Modellbahner sollte bei der Anschaffung allerdings das großzügige Lichtraumprofil, das der 641 in Kurven ausfüllt, im Blick haben, damit sein Wal nicht an Bahnsteigen oder Weichenlaternen strandet. Mit einer vorbildgerecht umgesetzten Länge von 332 mm gehört der Triebwagen zu den längsten einteiligen H0-Fahrzeugen. Wer den Triebwagen anecken lässt, kann sich nicht damit herausreden, dass er nichts gesehen hätte, denn die LED-Beleuchtung strahlt im analogen wie im digitalen Betrieb hell. Digital lässt sich die Innenbeleuchtung schalten, analog ist sie permanent in Betrieb. Da die Konstrukteure den Antrieb auf eines der beiden Drehgestelle setzten, dunkelten sie die Seitenscheiben dieses Endabteiles ab und verzichteten auf eine Innenbeleuchtung. Ob das dann besser aussieht, als ein beleuchteter Motor, der wegen der glatten Außenflächen eigentlich recht dezent wirkt? Der leichte Blaustich des Lichts passt gut zu einem modernen Fahrzeug. Auf eine separate Beleuchtung der seitlichen Zugzielkästen wurde verzichtet. Die sorgfältig gravierten Sitze warten eigentlich nur darauf, mit Figuren bestückt zu werden. Französische und deutsche Modelle haben übrigens in Details unterschiedliche Rahmen und Aufbauten.

Außen gefallen die passgenau eingesetzten Fenster und Lüftergitter, die superfeinen separat eingesetzten Scheibenwischer sowie die gelungene Umsetzung der charakteristischen Form. Auch an der Bedruckung des 641 gibt es



Diesen Wal lässt selbst Greenpeace an Land. Mit der Innenbeleuchtung ist die Ausstattung komplett.

nichts zu bekritteln. Das Vorbild hat übrigens als eines der baden-württembergischen Fahrzeuge die Zulassung für die Schweiz, was aus den konturenscharf und deckend ausgeführten Anschriften hervorgeht.

Eine Wucht sind die fein gravierten und mit diversen Zurüstteilen versehenen Drehgestell-Blenden, bei denen man höchstens die leicht unterschiedlichen Grautöne der lackierten und durchgefärbten Teile kritisieren könnte.

Auch die Fahreigenschaften überzeugen. Im Analogbetrieb erreicht der Zweileiter-641 bei 12 V 127 km/h und setzt sich bei 1,6 V mit 5 km/h in Bewegung. Das digitale Wechselstrom-Modell erreicht in der höchsten Fahrstufe moderat überhöhte 166 km/h. Bescheiden sind dagegen die Auslaufwerte bei Stromunterbrechung. Wegen des winzigen Schwungscheibchens rutscht der digitale 641 aus dem Vorbild-Höchsttempo gerade einmal 2,8 cm weiter. Analog sind es immerhin 5,1 cm. Der Triebwagen könnte in der Drei-Prozent-Steigung sechs vierachsige Schnellzugwagen befördern. Dank der mitgelieferten Kupplungsdeichseln wäre so das Schleppen eines (nicht angebotenen) Dummy-Triebwagens möglich. Der Verzicht auf einen Haftreifen wäre zugunsten der dann besseren Stromabnahmebasis wünschenswert.

Der Vierachser lässt sich einfach öffnen, was wegen der untauglichen Bedienungsanleitung (ein Blatt mit allgemeinen Hinweisen und eine Explosionszeichnung als Ersatzteilliste) auch sinnvoll ist. Man zieht den Aufbau auf der Höhe der Drehgestelle auseinander, wodurch sich die winzigen Rastnasen aus der Verankerung im Chassis lösen.

Mit Ausnahme des schlechten Auslaufs bei Stromunterbrechung leistet sich der 641 keine Schnitzer. Der Bestand der überzeugenden Rivarossi- und Jouef-Wale dürfte im Gegensatz zu dem der Meeressäugetiere wachsen. Für unverbindlich empfohlene 169 Euro darf der Wechselstrombahner, für 160 Euro der frankophile Gleichstrombahner eine Pflegschaft übernehmen.

Jochen Frickel

STECKBRIEF

Fahrwerte Motorola-Digital
- V_{max} in Fs. 14 166 km/h
- V_{max} Vorbild (120 km/h) in Fs. 11
- Auslauf aus V_{max} 47 mm
- Auslauf aus 120 km/h 28 mm
- Anfahren (Fs.1) 1 km/h
- Zugkraft Ebene 43 g
- Zugkraft Steigung 3% 30 g

- **Hersteller:** Hornby (Markennamen Rivarossi und Jouef)
- **Nenngröße, Spur:** H0, 16,5 mm
- **Katalog-Nr.:** HR2848 (DB, Wechselstrom), HJ2017 (SNCF, Gleichstrom)
- **Gehäuse:** Kunststoff
- **Andere Ausführungen:** Diverse Farbvarianten
- **Fahrwerk:** Metall und Kunststoff
- **Kupplung:** Scharfenberg-Kupplungen (Attrappe); Stangenkupplungen liegen bei
- **Kleinster befahrener Radius:** 360 mm
- **Digitale Schnittstelle:** 21-polig
- **Kraftübertragung:** Vom Motor über Schnecke-/Stirnradgetriebe auf beide Achsen eines Drehgestells
- **Schwungmasse:** 1
- **Haftreifen:** 2
- **Preis:** UVP 169/160 Euro



Mit Zugheizanlage und Bärenkräften ist die 232 die Vielseitigkeits-Königin.



Die Ludmilla genannten Loks der Baureihen 232, 233, 234 und 241 zählen zu den markantesten Erscheinungen auf Deutschlands Schienen. Grund genug für Märklin, sich dieser Lok ebenfalls anzunehmen.

Da die Baureihen 130/131 wegen fehlender Zugheizeinrichtung nicht zur ganzjährigen Beförderung von Personenzügen taugten, gab die Deutsche Reichsbahn (DR) in den frühen 70er-Jahren die Baureihe 132 in Auftrag, die zwischen 1973 und 1982 in 709 Exemplaren geliefert wurde. Wegen ihres im Vergleich zu den DB-Streckendiesellokomotiven jungen Alters und der hohen Zugkraft kann die DB AG auch heute nicht auf die mittlerweile als 232 bezeichneten Sechsachser verzichten. Trotz der Zuteilung zur Güterverkehrssparte kamen einige Loks auch noch vor Personenzügen zum Einsatz.

Die Proportionen der Ludmilla, einschließlich der Neigung der Stirnseiten und der



Mit der Ludmilla genannten 232 rollt eine der stärksten Dieselloks der DB AG auf die H0-Wechselstrom-Gleise.

Cargo-Königin

Form der Führerstandsseitenfenster haben die Konstrukteure hervorragend getroffen. Auch die Hauptmaße sind stimmig umgesetzt. Das Gehäuse des eigentlich dem preisgünstigeren Hobby-Sortiment zugeordneten Lokmodells besteht sogar aus Metall. Dieses wurde allerdings mit etwas zu dicken Farbschichten überzogen, so dass die Gravuren an den Seitenwänden zu rund erscheinen und zudem die Fenstereinfassungen nicht erkennbar sind. Dafür sitzen die Fenster spaltfrei im Gehäuse. Aufgewertet werden die Stirnseiten durch die separat montierten Griffstangen. Die Montage von Leitern und Schlauchkupplungen ist aber nicht vorgesehen. Dass das Modell keine vorbildgerechten eckigen Pufferteller spendiert bekam, ist wohl der Einordnung als preiswertes Hobby-Modell geschuldet. Die Lüfter auf dem Dach sind durchbrochen ausgeführt oder als tiefe Gravuren nachgebildet. Dass die Stützen im Bereich der Tanks nicht durchbrochen sind, ist verzeihlich. Lobenswerterweise ist der Tank vorbildgerecht zum Führerstand 2 hin versetzt montiert. Mit zahlreichen Durchbrüchen und scharfen Gravuren gefallen die angenehm matt ausgeführten Drehgestell-Blenden. Die Bremsklötze liegen nicht in Radebene, damit die Blenden aus einem Stück gegossen werden können. Das Pressemuster war in einem angenehm gedämpften Verkehrsrot lackiert, diverse Einschlüsse in der Lackierung lassen den Schluss zu, dass es sich um ein Modell aus der Vorproduktion gehandelt haben muss. Die Druckqualität der Anschriften liegt auf dem von Märklin gewohnten hohen Niveau. →



Der Lüfter der elektrodynamischen Bremse (unter Gitterabdeckung) ist fein graviert, die Anlage zur Blindstromkompensation wurde separat montiert.

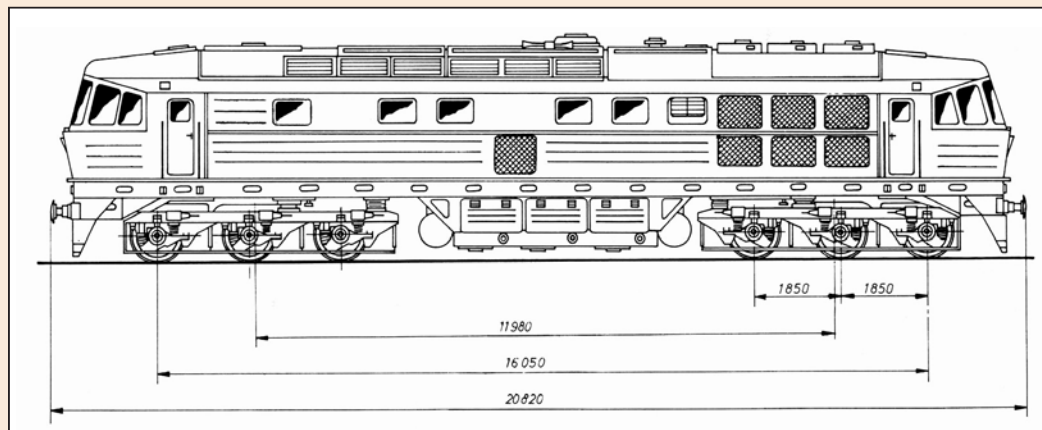


Proportionen und Grundmaße hat Märklin stimmig ins Modell übertragen.

MESS- UND DATENBLATT



BR 232 der DBAG von Märklin in H0



Zeichnung: MEB-Archiv

 Steckbrief

Hersteller: Märklin, Göppingen
Bezeichnung: 232391 der DB AG
Nenngröße/Spur: H0/16,5 Millimeter
Konstruktionsjahr: 2008
Epoche: V
Katalognummer: 36420
Im Handel seit: September 2008
Andere Ausführungen: DR-Epoche-V; Trix für Zweileiter-Geichstrom
Gehäuse: Metall
Fahrgestell: Metall
Gewicht: 632 Gramm
Kleinster befahrener Radius: 360 mm
Kupplung: Beidseitig Bügelkupplung in Normschacht
Normen: NEM, CE
Preis: UVP 149 Euro (Zirkapreis, die Ladenpreise können durch individuelle Kalkulation abweichen)

 Elektrik

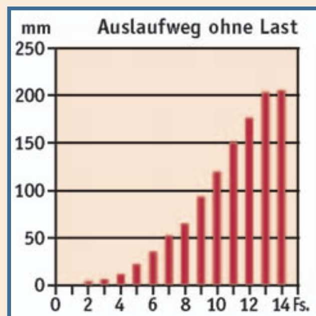
Stromsystem: Dreileiter-Wechselstrom
Nennspannung: 16 Volt
Steuerungssystem: Motorola-Digital
Stromabnahme: Über Schleifer, Masse über alle Räder
Motor: Fünfpoliger Flachmotor
Beleuchtung: Fahrtrichtungsabhängiges LED-Spitzensignal
Digitale Schnittstelle: –

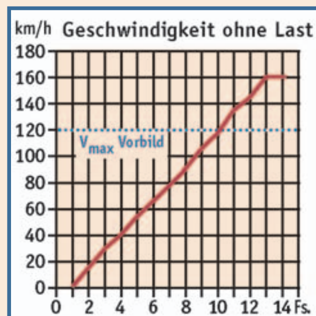
 Mechanik

Kraftübertragung: Vom Motor über Schnecke-/Stirnradgetriebe auf 4 Achsen
Schwungmasse: Eine
Haftreifen: Zwei
Zugkraft: Ebene: 134 Gramm (Zug mit 80 Achsen)
3 % Steigung: 111 Gramm (Zug mit 66 Achsen)

 Service

Gehäusedemontage: Schraube im Lokboden lösen und Gehäuse abheben
Innenteile: Motor, Getriebe und Decoder sind nach Abnahme des Gehäuses gut zugänglich
Zurüstteile: –
Bedienungsanleitung: Mehrsprachige Bedienungsanleitung mit Wartungshinweisen
Verpackung: Kartonschachtel mit Kunststoff-Einsatz
Ersatzteilversorgung: Über Fachhändler





U_0 = Spannung ohne Belastung
S_0 = Auslaufweg ohne Belastung
U_{Nenn} = Nennspannung
V_{max}NEM = Zuschlag von 40 Prozent für H0

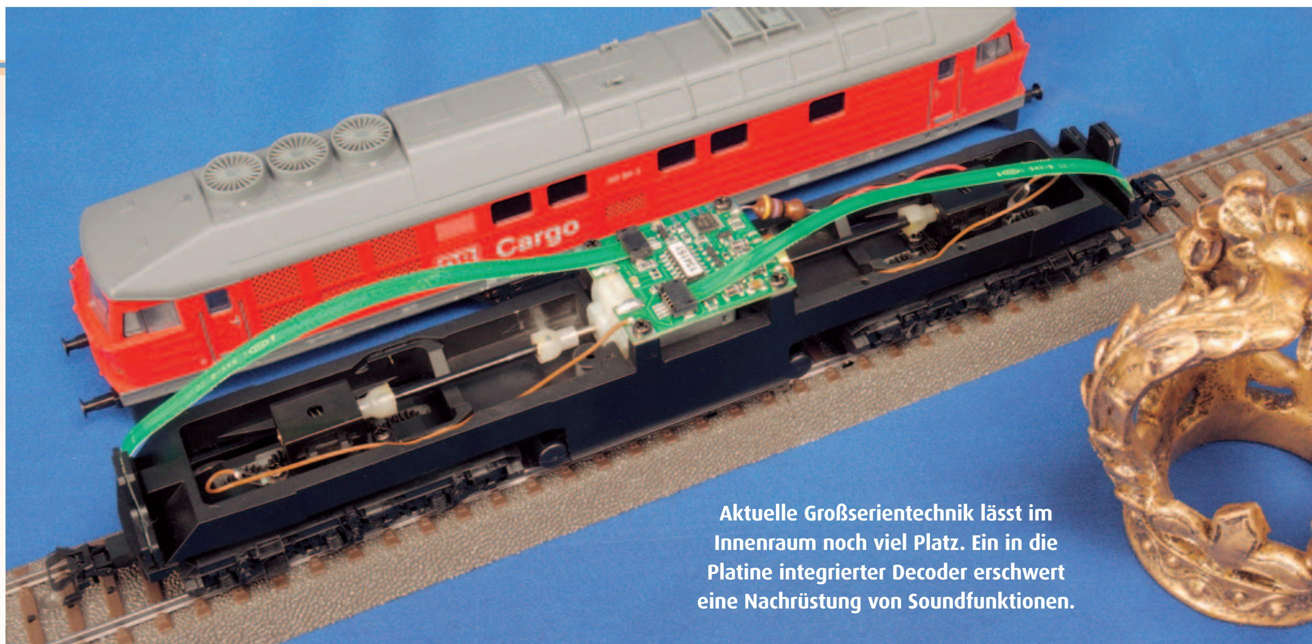
Maßvergleich in mm	Vorbild	1:87	Modell
Länge über Puffer	20820	239,3	239,8
Gesamtachsstand	16050	184,5	184,5
Treibraddurchmesser	1050	12	11,8
Drehzapfenabstand	11980	138	142
Drehgestellachsstand	3700	42,5	42,5

Fahrwerte analog	U_0 (V)	V_0 (km/h)	S_0 (mm)
Anfahren	5,4	12	–
U_{Nenn}	16	128	113
V_{max}Vorbild	15	120	108

Erwarten darf man, in jeder Preisklasse übrigens, ein zeitgemäßes Fahrverhalten. Das meinten auch die Konstrukteure des Märklin-Modells und spendierten der Ludmilla einen Mittelmotor mit Schwungmasse, der vier Achsen antreibt. Traditionsgemäß besteht das Getriebe aus Metall-Zahnrädern und -Schnecken, weshalb man von gutem Durchhaltevermögen des Antriebs ausgehen kann. Die mittlere Achse der Drehgestelle ist gefedert und dient nur der Stromaufnahme.

Wie es sich für eine so mächtige Lok gehört, lässt sie nahezu keinen Zug stehen. In der Ebene darf man 20 vierachsige Schnellzugwagen anhängen, auf der Drei-Prozent-Rampe dürfen es noch deren 16 sein. Damit erfüllt die Russin alle vorbildgerechten Aufgaben. Der Antrieb ist selbst unter Volllast recht leise, beim Testmuster war aber das Geräusch des Schleifers besonders in Kurven und auf Weichen durchaus vernehmlich. Im Anlageneinsatz wird das Geräusch aber durch ein sonores, sehr gut zu einer Diesellok passendes Brummen abgelöst. Die Auslaufwerte bei Stromunterbrechung sind praxisgerecht. Die Schwungmasse sorgt für geschmeidige Wechsel zwischen den Fahrstufen. Schon bei Zentralen, die mit 14 Fahrstufen arbeiten, erfreut die Lok durch ein dynamisches Fahrverhalten. Wer möchte, kann die Werte für Beschleunigung und Verzögerung (zusammengefasst) ändern. Die Höchstgeschwindigkeit bedarf eigentlich keiner Anpassung, wenn die Zugkraftreserven oft genutzt werden. Statt der gelben LED wären blaue geschickter, denn diesen könnte man durch Anmalen mit einem orangefarbenen Edding-Stift zu warmweißem Lichtschein verhelfen.

Wie üblich, lässt sich das Modell zur Durchführung von Wartungsarbeiten einfach



Aktuelle Großserientechnik lässt im Innenraum noch viel Platz. Ein in die Platine integrierter Decoder erschwert eine Nachrüstung von Soundfunktionen.

durch Lösen einer Schraube im Lokboden öffnen. Wen es angesichts des riesigen freien Raums in Ludmillas Bauch gelüstet, einen Soundbaustein einzubauen, muss sich auf eine längere Bastelei einstellen, denn der Einfach-Decoder ist Bestandteil der Platine und statt altbewährter Kabel führen flexible Leiterbahnen zu den LED. Eine Variante wäre eine Platine mit Schnittstelle und ein einsteckbarer Decoder. So könnte man auch weitere Sonderfunktionen (beispielsweise eine Führerstandsbeleuchtung) einfach nachrüsten. Im Lokboden gibt es bereits ein Fach für einen Lautsprecher und ein Loch zum Durchführen der Kabel in den Innenraum.

Mit 149,95 Euro verlässt die Ludmilla schon fast das angepeilte Einsteiger-Segment. Angesichts der kompletten Metallausführung, der soliden Detaillierung und der guten Fahreigenschaften geht das Preis-Leistungs-Verhältnis der wuchtigen Dame aber in Ordnung. *Jochen Frickel*

Trotz eines weniger großzügigen Angebotes im Internet können zwei Fachgeschäfte im Ruhrgebiet punkten.

Zügig am Zug



Menzels Lokschuppen lädt mit freundlicher, heller Atmosphäre zum Besuch ein.

Bewertung LADENGESCHÄFT

● *Äußerer Eindruck*	5 Münzen
● *Übersichtlichkeit/Gestaltung*	4 Münzen
● *Umfang des Sortiments*	4 Münzen
● *Bestellservice inkl. Ersatzteile*	*ja*
● *Qualität der Beratung*	5 Münzen
● *Höflichkeit des Personals*	4 Münzen
● *Preis-Leistungs-Verhältnis*	4 Münzen
● *Mängel der Ware*	*keine*
● *Gesamturteil*	4 Münzen

Bewertung INTERNET

● *Übersichtlichkeit der Homepage*	5 Münzen
● *Qualität der Artikelbeschreibung*	*
● *Qualität der Suchfunktion*	*
● *Anzeige Lagerstatus*	*
● *Reaktion auf Nachfragen*	5 Münzen
● *Geschwindigkeit der Lieferung*	4 Münzen
● *Preis-Leistungs-Verhältnis*	5 Münzen
● *Mängel der Ware*	*keine*
● *Gesamturteil*	2 Münzen

* entfällt

Menzels Lokschuppen (Friedrichstraße 6, 40217 Düsseldorf, Tel.: 0211/373328, Fax: 0211/373090, Internet: www.menzels-lokschuppen.de) in Düsseldorf bietet neben Modellbahnen auch Modellautos und Puppen an.

Auf der Homepage geht es aufgeräumt zu. Eine Suchfunktion für Artikel sucht man vergebens. Auch einen Hauskatalog gibt es nicht. Preisinformationen sind im Internet nur für Brawa, Fleischmann, Hobbytrain/Lemke, Liliput, Märklin, Roco und Trix sowie für die am Lager befindlichen US-Artikel erhältlich. Dabei vertreibt Menzels Lokschuppen auch Modelle von 70 weiteren Firmen. Wer bereits weiß, welches Produkt er erwerben möchte, sollte einfach anrufen oder eine E-Mail schicken. Als Internet-Händler kann man die Düsseldorfer somit nicht bezeichnen. Schnäppchenjäger finden im Download-Bereich stets aktuelle Angebote, doch auch sonst liegen die Ladenpreise mindestens zehn Prozent unter den UVP. Per E-Mail ging die Anfrage nach einer Trix-120.0, einem Fleischmann-Umbauwagen und nach einem Modulübergangs-Gleisstück von Tillig raus. Noch am selben Tag kam ebenfalls per Mail die Vorausrechnung. Die Preise des Wagens und des Gleiselements lagen 15 Prozent unter den Empfehlungen der Hersteller und sind im Laden und im Internet identisch. Drei Werktage nach der Überweisung des Rechnungsbetrages klingelte der Paketbote an der Haustüre.

Das Ladengeschäft lädt bereits von außen durch großzügige Beleuchtung zum Besuch ein. Im Laden gefällt zunächst einmal die Platzierung vieler Modelle in Vitrinen, so dass das Personal nicht ständig damit beschäftigt ist, Schachteln aus dem Regal zu holen, sondern beratend tätig sein kann. Ob das Gespräch, dessen Zeuge der Autor dieses Beitrages vorort wurde, Standard bei den Düsseldorfern ist, lässt sich aber nicht sagen: Ein Kunde wünschte telefonisch eine Auskunft über die Lieferbarkeit einer Big-Boy-Lok von Athearn. Mit dem Versprechen, sich nach Einholen der Information zu melden, legte der Verkäufer auf, beantwortete dem Testkäufer im Laden eine Frage und erkundigte sich bei diesem, ob er weitere Wünsche hätte, da er, der Verkäufer, kurz telefonieren müsste. Da den Kunden in diesem Moment keine Frage bewegte, rief der Service-Mann zunächst bei Noch, danach beim Interessenten für die Lokomotive an. Dem Gespräch war übrigens zu entnehmen, dass es sich bei dem Interessenten keineswegs um einen Stammkunden gehandelt hatte. Der Testkäufer erwarb noch eine ältere DB-220 von Märklin (ja, die mit den versetzten Einstiegen) und machte sich dann auf den Weg nach Essen.

Die dort angesiedelte Modellbahn-Ecke (Kölner Str. 48-50, 45145 Essen, Tel.: 0201/ 706133, Fax 0201/701454, Internet: www.modellbahn-ecke.de) gehört zu den mittelgroßen Fachgeschäften im



Auch die Modellbahnecke hat große, beleuchtete Auslagen.

Ruhrgebiet und bietet neben dem Neuwaren-Sortiment im Laden auch Versand und viele gebrauchte Artikel an.

Die Homepage ist recht übersichtlich gestaltet. In einem Laufband wird der Besucher über Neuigkeiten und bevorstehende Seminare informiert. Ein besonders günstiges Produkt wird auf der Startseite vorgestellt. Neuware ist im Schnitt zwölf Prozent günstiger als die unverbindlichen Preisempfehlungen der Hersteller. Dass das auch für die Ware im Ladengeschäft gilt, ist erfreulich und keineswegs selbstverständlich! Bestellt werden können im Internet jedoch nur Produkte, die im hauseigenen Katalog enthalten und am Lager sind. Ausnahme sind einige zur Auslieferung anstehende Neuheiten, die mit „auf Bestellung" gekennzeichnet sind. Weshalb sich in der Rubrik Gleichstrom-Lokomotiven Fleischmann- und Roco-Modelle munter abwechseln, bleibt ein Geheimnis des Betreibers. Wer sich trotz des Online-Besuchs auf den Weg nach Essen gemacht hat, wird überrascht feststellen, dass das Märklin-Sortiment der Modellbahn-Ecke eigentlich reichhaltig ist (im Internet findet sich nur eine Gleisplanschablone!). Die Übersichtlichkeit in den überwiegend nach Herstellern sortierten Regalen ist gut. Das Personal erwies sich beim Besuch als kompetent und konnte sogar mit dem weit gefassten Kundenwunsch („ich suche eine 110") etwas anfangen. Im Einkaufskorb landete dann eine in sehr gutem Zustand befindliche Roco-Bügelfalten-110, für faire 70 Euro. Weitere Stichproben ergaben durchweg einen angemessenen Zustand der Gebrauchtware zu günstigen Preisen.

Nach der Heimreise wurde dann noch eine Online-Bestellung abgesetzt. Auf dem Wunschzettel stand eine Roco-204 in Wechselstrom-Ausführung und ein Fleischmann-Umbauwagen, die beide als am Lager befindlich markiert waren. Etwas umständlich beim ersten Kauf ist, dass man sich erst als Käufer registrieren muss. Bereits zwei Stunden später lag aber die Vorausrechnung im elektronischen Postfach, die der Testkäufer tags darauf beglichen hat. Dass der Kunde die gewünschten Fahrzeuge einschließlich eines kleinen Roco-Niederbordwagens als Zugabe bereits drei Tage später in Händen halten konnte, ist erfreulich. Mancher auf den Versand spezialisierte Händler benötigt die dreifache Zeit!

Beide Fachhändler haben sich nicht auf den Vertrieb im Internet spezialisiert und sind vielleicht gerade deshalb bei der Lieferung schneller als viele Netz-Läden, die natürlich mehr Ware verschicken müssen. Überzeugen konnte in beiden Fällen die kompetente Beratung sowohl vorort als auch am Telefon, wo der Testkäufer jeweils umgehend jemanden an der Strippe hatte.

Da sich beide Fachhändler primär als Ladengeschäfte verstehen, wird auf die Internetpräsentation nicht so viel Wert gelegt. Das Gesamtergebnis sieht dennoch ganz positiv aus. *Jochen Frickel*

Bewertung LADENGESCHÄFT

● *Äußerer Eindruck*	3 Euro-Münzen
● *Übersichtlichkeit/Gestaltung*	3 Euro-Münzen
● *Umfang des Sortiments*	4 Euro-Münzen
● *Bestellservice inkl. Ersatzteile*	*ja*
● *Qualität der Beratung*	4 Euro-Münzen
● *Höflichkeit des Personals*	3 Euro-Münzen
● *Preis-Leistungs-Verhältnis*	4 Euro-Münzen
● *Mängel der Ware*	*keine*
● *Gesamturteil*	4 Euro-Münzen

Bewertung INTERNET

● *Übersichtlichkeit der Homepage*	1 Euro-Münze *
● *Qualität der Artikelbeschreibung*	2 Euro-Münzen *
● *Qualität der Suchfunktion*	2 Euro-Münzen *
● *Anzeige Lagerstatus*	5 Euro-Münzen
● *Reaktion auf Nachfragen*	5 Euro-Münzen
● *Geschwindigkeit der Lieferung*	4 Euro-Münzen
● *Preis-Leistungs-Verhältnis*	4 Euro-Münzen
● *Mängel der Ware*	*keine*
● *Gesamturteil*	3 Euro-Münzen

* neuer Online-Shop ist in Arbeit



Die bei der Modellbahn-Ecke (li.) und bei Menzels Lokschuppen gekauften Modelle.

Fotos: Frickel

Unsere Bewertung

5 Euro-Münzen: **super**, **4** Euro-Münze: **sehr gut**
3 Euro-Münzen: **gut**, **2** Euro-Münze: **befriedigend**
1 Euro-Münze: **noch brauchbar** **1** Cent: **schlecht**

„Einfach wieder berechenbarer werden!“



Zur Präsentation der neuen Digitalzentrale in Uhingen begrüßt Lars Schilling die erwartungsfrohen Märklin-Händler.

Präsentation der neuen Digital-Zentrale und Auslieferung an ein und demselben Tag: Der Marktführer zeigt, dass er sich auf seine alte Stärken besinnt.

„Verlässlicher Partner“

Ansprechendes historisches Ambiente, professionelle Inszenierung des digitalen Aufbruchs in die Systemarchitektur der neuen „Central Station“: Im Gerberpark, der in eine exquisite Erlebnis-Gastronomie und -Hotellerie umgewandelten ehemaligen Bader-Gerberei, in Uhingen startete am 22. September 2008 die aktuelle Märklin-Roadshow vor Fachhändlern und anschließend Insider-Club-Mitgliedern.

Anlässlich der Präsentation der mit demselben Tage lieferbaren neuen Digital-Zentrale führten MEB-Herausgeber Wolfgang Schumacher und MEB-Chefredakteur Dr. Karlheinz Haucke mit Lars Schilling, seines Zeichens Prokurist und Marketing-Direktor bei Märklin, ein exklusives Interview.

MEB: Herr Schilling, Sie haben heute hier die neue „Central Station“ vorgestellt, die federführend von Märklin entwickelt wurde, und nun auch bereits ausgeliefert wird. Heißt das, dass man sich wieder mehr auf frühere Stärken besinnt?



Startbereit für den Tourbeginn: Quer durch Deutschland geht die Busreise der Märklin-Roadshow in Sachen neure Zentrale.

Lars Schilling: Ja, das ist in der Tat so. Wir haben natürlich in der jüngeren Vergangenheit vieles nicht so optimal gelöst, haben die Händler und auch die Konsumenten sehr stark strapaziert. Wir haben, insbesondere die Kollegen, die auch schon länger da sind, uns zum Ziel gesetzt, genau in diesen Punkten anzusetzen und das, was Märklin stark gemacht hat, wiederzubeleben.

MEB: Was wäre das in Ihren

Augen vor allem?

Lars Schilling: Nachhaltigkeit, Verlässlichkeit, Qualität sind die Dinge, die wir im Verhältnis zum Handel und auch zum Konsumenten wieder deutlich stärker in den Vordergrund stellen, um einfach auch wieder berechenbarer zu werden. Ich denke, das war die Problematik der Vergangenheit, dass viele den Märklin, den sie gekannt haben, nicht mehr wiedererkannten. Das führt zu einer Verunsicherung des Handels und zu einer Verunsicherung des Konsumenten, und das ist letztlich für das Geschäft aller Beteiligten schlecht.

MEB: Stützen die verbliebenen zwei Geschäftsführer diese Firmenphilosophie?

Lars Schilling: Wie es ja bereits in der Presse verlautbart wurde, setzt die bestehende Geschäftsführung sehr stark auf das vorhandene Management, das heißt, die Vertriebsleitung, Marketingleitung, Produktionsleitung, so dass insbesondere die, die schon seit längerer Zeit im Unternehmen sind, einfach deutlich mehr Einfluss nehmen können, um das Unternehmen an sich wieder zu stabilisieren.

MEB: Was bedeutet das konkret für Ihre Arbeit?

Lars Schilling: Wir werden natürlich wieder stärker Einfluss nehmen auf solche Themen wie Ankündigungs- und Liefertermine. Das beste Beispiel ist jetzt aktuell die „Central Station", wo wir eben ganz klar den Fokus darauf gelegt haben, Produkte erst dann zu präsentieren, wenn wirklich Marktreife besteht.

MEB: Das heißt konkret?

Lars Schilling: Ganz konkret bei der „Central Station" ist es so, dass das Produkt per se schon seit einigen Monaten fertig ist, wir aber ausführliche so genannte Betatests durchgeführt haben. Das heißt, wir haben vom absoluten Experten bis hin zum Einsteiger verschieden- →

Lars Schilling: Modellbahner schon als Kind

Lars Schilling, 34 Jahre alt, ledig, geboren in Kirchheim/Teck, studierte von 1996 bis 1999 an der Berufsakademie Stuttgart Betriebswirtschaft. Nach erfolgreichem Abschluss des Studiums sammelte er ab 1999 bis Ende 2003 bei den Metabo-Werken in Nürtingen, tätig als Produktmanager und im Vorstandsstab, wichtige Berufserfahrungen. 2004 wechselte er als Leiter Produktmanagement zu Märklin in Göppingen. 2005 übernahm er die Gesamtverantwortung für den Marketingbereich und ist seit Januar 2008 Prokurist und Marketing-Direktor bei Märklin. Die Begeisterung für die Modelleisenbahn begann im Kindesalter. Am Anfang stand eine Startpackung, natürlich von Märklin. Mit Unterstützung durch Onkel und Vater zeigte Lars Schilling schon damals sein kreatives Talent, formte unter Einsatz von alten Hopfensäcken und Mehlkleber (Schwäbisch „Mehlpepp") erste Landschaften und integrierte zur Freude der Nachbarskinder eine Autorennbahn.



„Wie sich das gehört, hatte ich schon als Kind zuhause die Modelleisenbahn": Prokurist und Marketing-Direktor Lars Schilling.



Rüdiger Haller (Bildmitte), Märklin-Seminarleiter, zeigt die Bedienung der neuen Zentrale, die bei den Fachhändlern auf reges Interesse stößt.

Zwei Fragen an Günter Stoll, Fachhändler

Günter Stoll, 54 Jahre alt, gebürtig aus Filderstadt-Bernhausen, ist Inhaber des Fachgeschäfts Eisenbahn-Modellbau Stoll in der Bernhäuser Hauptstraße 32 in Filderstadt. Ursprünglich war das seit über 50 Jahren bestehende, von Vater Erwin Stoll gegründete Unternehmen ein Elektroinstallationsbetrieb.

MEB: Herr Stoll, welchen Eindruck haben Sie denn von der neuen Märklin-Zentrale und der heutigen Präsentation?

Günter Stoll: Einen sehr guten. Das ist der richtige Weg. Eine einfache Bedienoberfläche, die auch konservative Modellbahner anspricht, und für die Computer gewöhnte Jugend ist das vielleicht ein Anreiz, die Modellbahn zu entdecken.

MEB: Was ist Ihr persönliches Erfolgsrezept als Händler?

Günter Stoll: Das Wichtigste ist, die Kunden von Anfang an gut zu betreuen. Es geht in erster Linie nicht darum, was ich an einem Kunden verdienen kann, sondern ich möchte zufriedene Kunden haben und die für Jahrzehnte!



Günter Stoll agiert gegen den Trend: Die Spielwarenabteilung hat er aufgegeben, konzentriert sich auf Modellbahn und -bau.

Abkehr „vom kurzfristigen Einjahres-Denken“



Aufbruch in die schrankenlose digitale Welt: Die professionell gestaltete Präsentation zeugt vom neuen Selbstbewusstsein.

ster Couleur die Zentrale testen lassen. Wir haben verschiedene Händler mit ins Boot genommen und allen das Gerät zu Testzwecken zur Verfügung gestellt. Wir haben eine Hotline und einen E-Mail-Verteiler eingerichtet, so dass ständiger Kontakt bestand zwischen Testern und Entwicklern. Erst als sozusagen weißer Rauch aufstieg, sind wir an die Einführung gegangen und sind jetzt auch unmittelbar lieferfähig. Im Marketing stellen wir die Stärken entsprechend heraus und stärken den qualitativen Fachhandel mit Vermarktungsunterstützung deutlich.

MEB: Die Rolle des scheidenden Geschäftsführers Axel Dietz wurde ja nicht nur in der Presse kritisch gesehen. Denken Sie, dass jetzt wieder Ruhe einkehrt?

Lars Schilling: Gut, Ruhe ist insbesondere in unserem Business das Wichtigste. Wenn man das Unternehmen Märklin sieht: Wir sind jetzt fast 150 Jahre alt und sind dorthin gekommen, weil wir eben die längste Zeit unserer Geschichte sehr ruhig, sehr nachhaltig gearbeitet haben. Es ist nun unsere Aufgabe, das Unternehmen so auszurichten, dass es wieder in ruhiges Fahrwasser kommt.

MEB: Wie war denn Ihr persönliches Verhältnis zu Herrn Dietz?

Lars Schilling: Eigentlich gut. Ich schätze Herrn Dietz privat sehr. Fachlich waren wir das eine oder andere Mal allerdings schon sehr unterschiedlicher Meinung. Vorrangig war unser Verhältnis dadurch geprägt, dass ich versucht habe, Herrn Dietz für die Belange des Handels und des Konsumenten zu sensibilisieren, was mir größtenteils auch gelungen ist. Vieles hat er natürlich auch ein Stück weit anders gesehen.

MEB: Der aktuellen Modellpolitik, beispielsweise mit den preiswerten Einsteigermodellen, haben Sie Ihren Stempel aufgedrückt. Welche Kriterien spielen da für Sie eine Rolle?

Lars Schilling: Als ich antrat, gab es eine Inflation von limitierten Modellen. Und meine Zielsetzung ist einfach die, wegzukommen von diesem kurzfristigen Einjahres-Denken und stattdessen dem Handel Standardprodukte zur Verfügung zu stellen, wie eine Baureihe 01, einen Schienenbus oder eine E10, die einfach ins Sortiment gehören, und diese auch im Sortiment zu belassen. Wichtig war für mich, und ist es auch in Zukunft, zeitgemäß, aber auch nachhaltig zu sein. Das heißt beispielsweise, dass nicht nur ein Silberling im Maßstab 1:93,5 ins Sortiment gehört, sondern natürlich auch die dazu passende Lok. In einem Satz zusammengefasst: Meine Devise ist, in Zügen zu denken.

„Aufgabe ist, das Unternehmen so auszurichten, dass es wieder in ruhiges Fahrwasser kommt“

Fotos: Schumacher (3), Haucke (6)



Gelöster Stimmung: Lars Schilling kann sich auch sitzend den Fragen vor laufender Kamera stellen.



Im regen Gedankenaustausch: Märklin-Marketing-Direktor Lars Schilling und Wolfgang Schumacher, MEB-Herausgeber.

MEB: Honoriert der Kunde dies und auch die wachsende Qualität der Standardmodelle?

Lars Schilling: Definitiv. Die Reklamationsquoten sind sehr stark rückläufig. Das getätigte Investment zahlt sich nun einfach aus, nicht zuletzt im Qualitätsbereich.

MEB: Investment ist ein gutes Stichwort. Nächstes Jahr feiert Märklin sein 150-Jähriges. Gehen Sie davon aus, dass Kingsbridge Capital Advisors Eigentümer bleiben und den Investitionskurs fortsetzen werden?

Lars Schilling: Ich bin mir sicher, dass unsere Gesellschafter das Potential kennen. Ihr Engagement ist von Nachhaltigkeit geprägt. Es besteht derzeit keine Gefahr für einen kurzfristigen Eigentümerwechsel.

Drei Fragen an Ulrich Schweickhardt, Fach- und Versandhändler

Ulrich Schweickhardt, 56 Jahre alt, geboren in Stuttgart-Bad Cannstadt, ist seit 1979 in der Modellbahnbranche tätig und mit seinem Eisenbahntreffpunkt, Hauptstandort im Waiblinger Gewerbegebiet Beinstein, über die Region hinaus bekannt.

MEB: Herr Schweickhardt, wie ist Ihr erster Eindruck von der Premiere der neuen „Central Station“ beim Start der Märklin-Roadshow?

Ulrich Schweickhardt: Es war Zeit, dass sich Märk-lin auf die neue Systemtechnologie einlässt. Und so wie das aussieht, hat man wirklich im Moment die Nase vorn. Es fehlen zwar noch ein paar kleine Details, aber ich denke, dass man das mit Updates leicht ergänzen kann.



„Nur durch neue Technologie kann man die Kinder und Jugendlichen begeistern“: Ulrich Schweickhardt.

MEB: Was versprechen Sie sich persönlich von „märklin digital“?

Ulrich Schweickhardt: Das ist jetzt eine gute Frage! Es gibt den Stellwerker und es gibt den Lokomotivführer unter den Modellbahnern. Anders als in den USA ist in Deutschland der Stellwerker bisher typisch. Ich denke aber, dass auch bei uns der Lokführer immer mehr kommen wird. Gerade bei den jüngeren Leuten geht es durch die PC-Geschichte und eben durch die neue Märklin-Zentrale in diese Richtung.

MEB: Was hat Sie bei der heutigen Präsentation besonders beeindruckt?

Ulrich Schweickhardt: Die Einfachheit des Systems, das ist wirklich schnell zu begreifen!


Das Anschauen wert: Die niederländischen Formsignale stimmen bis ins Detail.

Stimmungsvolle Landschaften, feine Details, vorbildlicher Betrieb und hoher Wiedererkennungswert: Die H0-Großanlage ist die neue Attraktion in der Seehafenstadt.

Railzminiworld Rotterdam

POLDER-LAND und *Küstensand*

Teil 1



Die Windmühlen von Kinderdijk.

Wasserregulierung en miniature.

Klein, aber fein: Der Fischerhafen.

Uilenbosch, die Dünen von Scheveningen.

Der Küstenort Marendam besitzt einen Kopfbahnhof.

Graphik: Railzminiworld/Pencilpoint

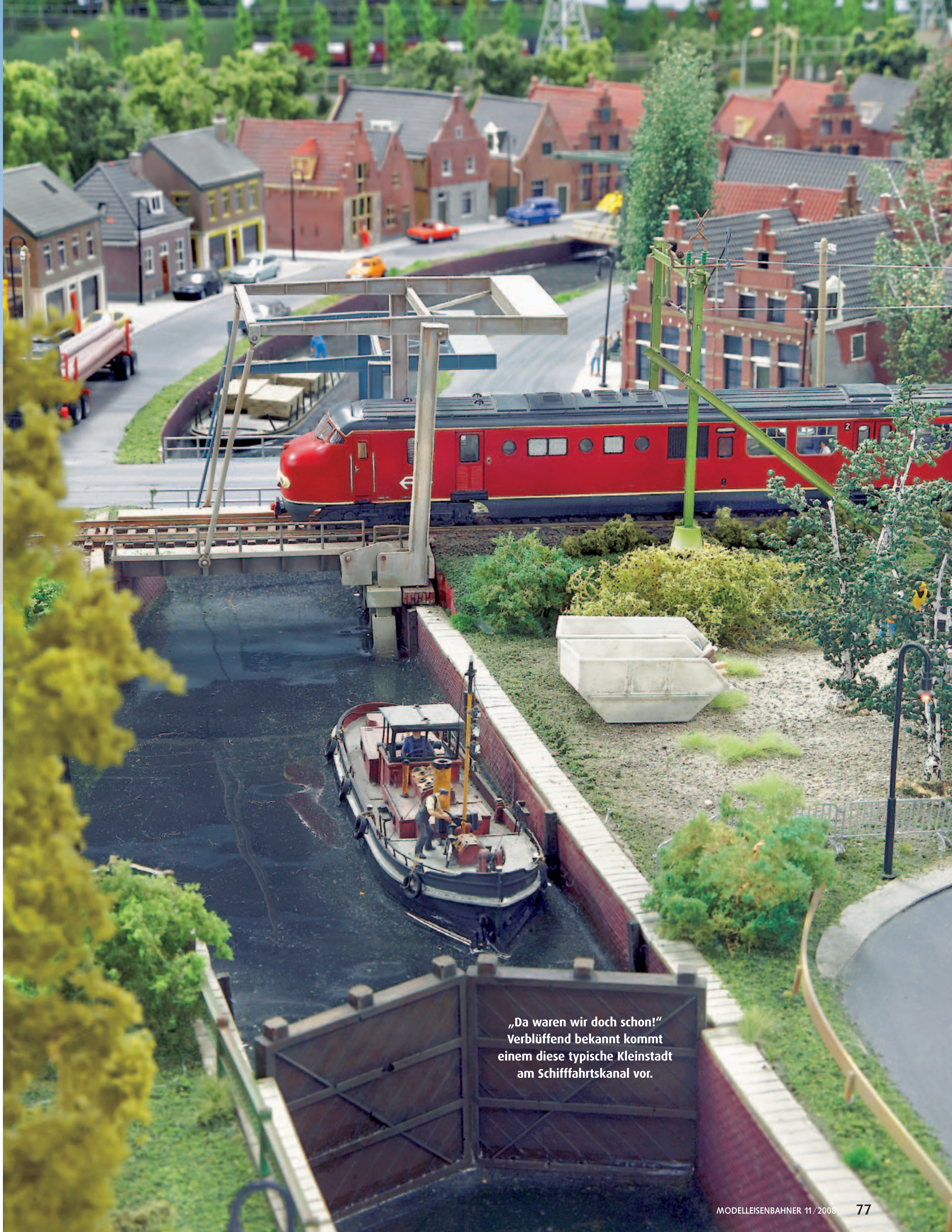
Also, der Blanke Hans wütet hier an diesem Montagvormittag nicht, aber dass die Niederlande nah am Wasser gebaut sind, nicht im übertragenen Sinne wohlgemerkt, daran besteht gerade in Rotterdam, Europas größtem Seehafen, ohnehin kein Zweifel.

Und wer sich einen trefflichen Überblick über das Leben unserer westlichen Nachbarn am, mit und auf dem Wasser verschaffen möchte, der oder die sind im Gebäude Weena 745, Ecke Schaatsbaan, knappe fünf Gehminuten vom Rotterdamer Hauptbahnhof, genau richtig. Denn hier ist das Domizil der „RailZminiworld", der größten überdachten Miniaturwelt der Niederlande.

„Es ist doch sehr nett, denken wir", meint Arnold Moser, der uns, Fotograf Markus Tiedtke und mich, schon erwartet hat und uns jetzt auf einem ersten Einführungsrundgang begleitet.

„Sehr nett" – Markus Tiedtke schaut mich an, ich schaue ihn an und wir sind uns einig – mag einen Hauch britischen Understatements in sich tragen, aber sicher ist es die Untertreibung schlechthin angesichts dieser H0-Schauanlage, die uns erst einmal andächtiges Schweigen nahelegt. Dass niederländische Modellbahner und -bauer nicht von ungefähr einen erstklassigen Ruf genießen, hat sich ja mittlerweile auch dank diverser Ausstellungsauftritte herumgesprochen. Dass aber eine Großanlage von derzeit 280 Quadratmetern, innerhalb eines knappen Jahres gebaut, ein derart hohes Niveau erreicht, ist alles andere als selbstverständlich.

„I had much fun", lacht Marc van Buren, der Initiator und Ideengeber der →



„Da waren wir doch schon!“ Verblüffend bekannt kommt einem diese typische Kleinstadt am Schifffahrtskanal vor.

Sluishoek zur Mittagsstunde: Auf der seit 2007 hauptsächlich von der Museumsbahn genutzten Strecke geht es geruhsam zu.

Erfolgsgeheimnis: Modellbahn und Modellbau bieten den Spaßfaktor

Railzminiworld, der Englisch fließend spricht. Kein Wunder, hat doch der 36-jährige studierte Elektrotechniker und Informatiker als Leutnant zur See seinen Militärdienst bei der Royal Dutch Navy abgeleistet und hernach im Verteidigungsministerium gearbeitet.

„Es hat mir immer einen Riesenspaß gemacht und daran hat sich bis heute nichts geändert“, fügt der gebürtige Oostvoorner, der wie sich herausstellt, am selben Tag Geburtstag hat wie ich, auf Deutsch hinzu. Meint dabei auch seine Zeit bei der Admiralität, aber insbesondere sein Hobby, das er 2006 zum Beruf machte: Marc van Buren ist selbst ein hochtalentierter Modellbauer. Ein Stück seiner Familiengeschichte, das großelterliche Anwesen, ist als stimmungsvolles Diorama abseits der Großanlage ausgestellt. Mit überraschend detailliertem Innenleben, wie der Urheber mit einem Lächeln und dem Abheben diverser Haus- und Schuppendächer wohlgelaunt demonstriert.

„Sich mit Modellbahn und Modellbau zu beschäftigen, soll ja auch Spaß machen“, pflichtet Arnold Moser, selbst Modellbaumeister, bei und ergänzt: „Das wollten und wollen wir auch hier auf unserer Anlage zeigen!“

Kein Zweifel, neben handwerklichem und technischem Können, Kreativität, Vorbildkenntnissen und einem überzeugenden Konzept ist der Spaßfaktor wohl genau die Zutat, die einen nicht zu unterschätzenden Teil des Erfolgsgeheimnisses ausmacht. Nicht zu vergessen die Fähigkeit, ein gutes Team zusammenzustellen und hernach auch alle zu begeistern. Dazu, da bin ich schon nach kurzer Unterhaltung sicher, hat Marc van Buren nicht nur das Zeug, sondern auch das Gespür für den richtigen Ton.

Und man sieht es dieser wirklich beeindruckenden Anlage auch an, dass





Pättges, Kanäle und die Eisenbahn: Dass die Niederlande vom Wasser bestimmt werden, greifen zahlreiche Szenen auf.

hier mit viel Spaß an der Freude zu Werke gegangen wurde und nach wie vor wird. Denn der dritte Bauabschnitt, der, so viel sei schon verraten, unter anderen den neuen Rotterdamer Zentralbahnhof früher als im Original präsentieren wird, macht bereits gewaltige Fortschritte.

Aber zurück zu den beiden fertiggestellten Bauabschnitten, deren Konzeption ebenso typisch wie vielschichtig eine niederländische Miniaturwelt mit Wiedererkennungseffekt umfasst, die ebenso realistisch wie frei interpretiert Gestalt annimmt. Und zugleich bietet dieses Zweileiter-Gleichstrom-Paradies ungeachtet seiner Größe zahlreiche Anregungen für überschaubare Heimanlagen, eben weil bestimmte thematische Schwerpunkte und die Gleispläne ein Herauslösen aus dem Ganzen durchaus erlauben.

Ein gutes Beispiel ist die landschaftlich mit viel Gespür in Szene gesetzte Polder-Region um die Kleinstadt Sluishoek, das Dörfchen Zeshuisen und die Windmühlen Kinderdijks. Die Museumsbahnstrecke beschreibt eigentlich ein einfaches Oval, was allerdings durch geschickt platzierte Einschnitte im Hintergrund nicht weiter auffällt, während die Hauptbahn den Mittelgrund bestimmt.

Gerade diese Polderlandschaft zeigt nicht nur sehr anschaulich, dass große Teile des Landes tatsächlich unter dem Meeresspiegel liegen, sondern bietet sowohl den Millionen westdeutscher Hollandurlauber als auch jedem, der die deutsche Nordseeküste kennt, ein vertrautes Bild. Die Landgewinnung ging und geht halt in den Niederlanden auch nicht anders vonstatten als etwa auf der Eiderstedter Halbinsel mit ihrem berühmten Leuchtturm von Westerhe- →



In voller Montur auf der Luftmatratze: Mit einer Prise Humor ist auch die Strandszene nach Scheveninger Dünenvorbild gestaltet.

Vom Ausgleich zum Traumberuf: Marc van Buren

Marc van Buren, Jahrgang 1972, ist diplomierter Elektrotechniker und Informatiker. Nach dem einjährigen Militärdienst, den er bei der königlichen Marine ableistete, arbeitete er im niederländischen Verteidigungsministerium. Als Ausgleich zum Beruf pflegte er sein Modellbahn- und -bauhobby, das ihn von Kindesbeinen an begleitete, weiter. Schon 2003 reifte in ihm der Entschluss, sein Steckenpferd zum Beruf zu machen. Der mutige Schritt in die Selbstständigkeit erfolgte im April 2006, als seine Vision von der Railzminiworld tatsächlich Realität zu werden begann.



Präsentiert ein Stück selbst nachgebaute Familiengeschichte: Marc van Buren.

Landgewinnung: Auch en miniature ein Pumpenthema

ver, den vor Jahren Kibri als N-Modell herausbrachte.

Zahlreiche Entwässerungsgräben, mit Gießharz über moorigbraunem Untergrund sehr realitätsnah wiedergegeben, durchziehen das landwirtschaftlich genutzte Gebiet. Manche mögen vielleicht beim ersten Betrachten etwas irritiert feststellen, dass die Gräben deutlich tiefer liegen als etwa der angedeutete Meeressaum oder der Kanal, an den sich das Kleinstädtchen Sluishoek – nomen est omen – hakenartig anschmiegt. Aber selbst Binnenlandbewohner, etwa am Niederrhein, kennen diese Situation. Nur sind es hier die Senkungen im Gefolge des Bergbaues, die es erforderlich machen, dass das Wasser nicht weniger Bäche und Flüsschen in den Rhein hochgepumpt werden muss, weil es aus eigener Kraft in den zum Teil 15 Meter höher dahinfließenden Strom nicht mehr einmünden kann.

Apropos Sluishoek: Dieser Ort mit seinen Backsteinhäusern und Treppengiebeln sowie der Zugbrücke, die in zweifacher Hinsicht diesen Namen verdient, wirkt so typisch, dass nicht wenige Besucher der Schauanlage Sluishoek wiederzuerkennen glauben. „Da waren wir doch schon“, höre ich wie zur Bestätigung neben mir eine Deutsche ihrem Gatten zuraunen. „Stimmt“, entgegnet dieser mit sonorer Stimme und stellt zu-

Darf natürlich im Miniatur-Scheveningen nicht fehlen: Über der Strandszene erhebt sich aus den Dünen die Radarstation.





Der Kopfbahnhof in Marendam, auf dem trotz der frühen Stunde schon reger Betrieb herrscht, steht visavis der Hafenpromenade.

dem fest: „Guck mal, da ist doch auch das Geschäft, wo Du den Leuchtturm und ich den Genever gekauft habe. Wie hieß der Ort doch gleich?"

Marc van Buren grinst mich lausbübisch an: „Das passiert hier immer wieder, tatsächlich aber ist unser Sluishoek sozusagen die Essenz aus zahlreichen Vorbildern."

„Aber gerade deshalb ebenso überzeugend, dass man ganz automatisch von einem konkreten Vorbild ausgehen muss", wirft Arnold Moser ein. Und Marc van Buren ergänzt, dass ganz bestimmte Gebäude, etwa auch das Pumpenhaus mit seinem charakteristischen Dach, durchaus konkreten Vorbildern nachgebaut wurden. Das gilt beispielsweise auch für die Windmühlen unweit Zeshuizens, deren Originale man südöstlich von Rotterdam rund um den Ort Kinderdijk in der Provinz Südholland findet. Sie dienen übrigens nicht dazu, Korn zu mahlen, sondern sind Teil der Wasserregulierung, pumpen sie doch das Wasser aus den Poldern in den Nieuwen Waterschap, der in den Fluss Lek fließt.

Da wir gerade bei der Wasserregulierung, hier Watermanagement genannt, sind: Zwischen Leckenzijl und Sluishoek hat das Railzminiworldteam sehr detailliert und vorbildgetreu die Nutzungsmöglichkeiten und die Bändigung des →

Fotos: Tiedtke

Im Hafen von Leckenzijl liegen bei ablaufender Flut zwei der Fischer-Kümos vor Anker. Der Fang ist bereits auf dem Markt.

Zwischen Grachten, Kanälen, Meeresstrand und Hafenbecken



Der Freizeitkapitän passiert mit dem Einmast-Küstensegler gerade eine der typischen Kinderdijck-Windmühlen.

ebenso kostbaren wie gelegentlich lebensbedrohenden Nasses dargestellt.

Die wässrige Schwerpunktthematik hat einen für jeden Modellbahner und jede Modellbahnerin reizvollen Nebeneffekt: Die Vielzahl der systemimmanent erforderlichen Eisenbahnbrücken unterschiedlichster Bauart bietet eine Fülle optischer Genüsse.

„Sollen wir uns jetzt ins Restaurant setzen oder erst einmal wieder zum Strand zurückgehen", unterbricht Arnold Moser meine Betrachtungen, die gerade vom Passieren einer Hondekop genannten Triebwagengarnitur angestachelt wurden.

Restaurant und Strand liegen nur wenige Schritte auseinander. In ersterem kann man tatsächlich gemütlich platznehmen und sich zu wirklich volkstümlichen Preisen stärken, an letzterem bleibt ein Eintauchen in die Fluten versagt und das nicht nur, weil ich meine Badehose nicht dabeihabe.

„Macht nichts", grinst Arnold Moser und stimmt mir zu, als ich in Betrachtung des hellen Sandstrandes und der anschließenden Dünen auf Scheveningen als Vorbild tippe. Und wie sich das für die Uilenboscher Dünen gehört, fehlt auch die bekannte Radarstation im Modell nicht.

Bei all dem Wasser in Grachten, Kanälen, Gräben, in den Hafenbecken und am Meeeresstrand hätte sich doch eigentlich echtes Nass nicht schlecht gemacht oder?

Marc van Buren winkt ab: „Die Auflagen unserer Behörden bezüglich Sauberhaltung sind dermaßen, dass das allein deshalb schon für uns kein Thema war", und abgesehen davon stehe auch der Aufwand für Installation, Umwälzpumpen und die Abdichtung entsprechender Behältnisse in keinem Verhältnis zum zu erzielenden Effekt.

Ich muss ihm Recht geben. Eine Seefahrt ist zwar bekanntlich lustig, doch wenn der H0-Freizeitkapitän mit seinem Küstensegler durch staubgeschwängerte Gewässer pflügen müsste und die Fischer von Leckenzijl zum Salmonellenfang hinausführen, wäre das sicher diskussionswürdig. *Karlheinz Haucke*

Teil 2 folgt demnächst

Modellbahn Aktuell

AUHAGEN ▸ H0-Streckenposten, N-Krakow



Nach Auhagens zu Jahresbeginn angekündigten Lieferterminen könnte man seinen Kalender einrichten! Neu im Handel sind das H0-Bahnhofsset Neukloster (mit Empfangsgebäude, Lokschuppen, Nebengebäude sowie Bänken, Wasserkran und Telegrafenmasten), ein H0-Streckenwärterhaus nach sächsischem Vorbild (Bild) sowie der bekannte Bahnhof Krakow nun für Spur N. Eine H0-Ladestraßenausstattung mit Fahrzeugwaage nebst Häuschen, mobiler Rampe und Förderband stellen wir demnächst ausführlich vor. Neues ist auch vom Personal zu vermelden, denn die Geschäftsführerin ist nun wieder eine Auhagen! Nach Heirat mit Michael Hofmann hört sie auf den Namen Ute Hofmann-Auhagen. Info: www.auhagen.de.

BECKMANN TT ▸ 01 504 der DR in 1:120



Mit Boxpok-Rädern, Umlaufschürze einschließlich weißem Zierstreifen sowie Giesl-Ejektor rollt die 1962 in Dienst gestellte 01504 aufs TT-Gleis. Mit dieser Variante offeriert der Berliner Hersteller die Epoche-III-Version eines Lokomotiv-Unikums, denn die Erfurter 01504 blieb die Einzige ihrer Art mit dieser auffälligen Optik und Giesl-Flachejektor. Beckmann verwendet wie bei der Serien-01.5 Fahrwerk und Triebtender der Tillig-01, Boxpok-Radsätze und Gehäuse von Lok und Tender sind Neukonstruktionen. Informationen: www.beckmanntt.de.

BUSCH ▸ CMD-Elegance und Piaggio-Ape in H0



Im Mittelpunkt der Busch-Septemberneuheiten stehen Automodelle wie der Mercedes-Benz der C-Klasse in der „CMD-Collection"-Variante „Elegance" (Bild, li.), der auch im Original mit seinem weicheren Profil zu gefallen vermag, und der von Enrico Piaggio entwickelte, erstmals 1947 ausgelieferte Kleintransporter Ape 50 Pick-Up (Bild, re.). Diese Rollermobile sind mehr als ein Fahrzeug und stellen beinahe ein Stück italienischer Kulturgeschichte dar. Weitere Fahrzeug- und Flugzeugmodelle sowie neue Varianten der Marktstände runden die Neuheiten ab. Info: www.busch-model.com.

FLEISCHMANN ▸ H0-Preußen in DB-Epoche III



Einige Schnellzugwagen preußischer Herkunft erlebten noch die junge Bundesbahnzeit mit, darunter die sechsachsigen Speise- und Schlafwagen (beide Bild). Die Modelle sind für Innenbeleuchtung vorbereitet. Der Wagenkasten des Speisewagens bestand beim Vorbild aus unverkleidetem Holz, daher die unspektakuläre Farbgebung. Info: www.fleischmann. de.

BERGISCHER MODELLBAU ▸ 0-Kürbisse

Für Feld und Garten im Maßstab 1:45 bietet Andreas Neidert aus Overath Kürbisse in Grün (Bild) und Gelb an. Zur Nachbildung von Niederspannungsleitungen gibt es Freileitungsmasten in Echtholzausführung, die in einem Fünfer-Set angeboten werden. Spezieller „Burscheider Spachtel" dient der Landschaftsausformung. Info und Bestellung: Internet: BergischerModellbau.de, Tel. (02206) 909791, Andreas Neidert, Eichen 26, 51491 Overath.



★★★★★★★★ US-Corner ★★★★★★★★



Athearn übernimmt von Brian Marsh, der sich mit den hochwertigen Overland-Kleinserienmodellen einen guten Namen gemacht hat, die Werkzeuge für die Tower-55-Serie. Der neue Eigentümer wird die angekündigten Modelle der Baureihen GE VO ES44 AC und DC sowie EMD SD70AC in der Genesis-Produktlinie mit und ohne Sound produzieren. Ins aktuelle Standard-Programm von Athearn rollen der mit einem Motor beladene Heavy-Duty-Flat-Car (hinten links) der Bessemer & Lake Erie und ein Two-Bay-Hopper ACF-2970 (hinten rechts) der Erie Lackawanna. Für die in Denver (Colorado) ansässige Firma Western Concrete bringt ein dreiachsiger Mack B Zement (vorne links) auf die Baustelle. Als Erntehelfer kann der H0-Landwirt den John Deere 7700 mit Mais-Häcksler (vorne rechts) nutzen. Die Feuerwehr rückt mit einem Mack-B-Pumpwagen aus. Athearn-Produkte sind über Noch erhältlich. Info: www.noch.com, www.athearn.com.

HERPA
▸ *Geburtstags-Set 30 Jahre Herpa*



Das 30-jährige Bestehen der Firma feiert Herpa unter anderen mit einem H0-Pkw-Set, bestehend aus einem BMW der 6er-Reihe, einem Ford Capri, einem Opel Ascona Voyage, einem Porsche 924 und einem VW Scirocco. Die fünf Typen standen mit am Anfang der Erfolgsgeschichte des Dietenhofener Modellautoherstellers. Info: www.herpa.de.

KM1 ▸ *Bahnwärterhaus in Spur I*

Der Spur-I-Spezialist KM1-Modellbau steigt mit der Nachbildung eines Bahnwärterhauses in den Modell-Gebäudemarkt ein. Die Teile für das 13 mal 13 Zentimeter große Gebäude werden sämtlichst in den KM1-Werkstätten konstruiert und hergestellt. Angeboten werden die Modelle in einer Standard- und in einer Premiumversion; bei letzterer wird mittels Lasertechnik eine aufwendige Oberflächenstruktur geschaffen. Info und Bestellung: Km1-Modellbau, Andreas Krug, Ludwigstr. 10 1/2, 89415 Lauingen, Tel. (09072) 9220302, www.km-1.de.

LGB ▸ *Bundesbahn-ABm und -Bm in G*

Aus dem Reich der Mitte kommen mit den DB-Reisezugwagen erster und zweiter Klasse (ABm) und zweiter Klasse (Bm) weitere G-Modelle nach Regelspurvorbildern in den Handel. Mit dem mit Jever-Werbung beschrifteten Personenwagen KB4i setzen die ungarischen Lehmänner die Serie der zweiachsigen Schmalspur-Plattformwagen fort. Info: Gebr. Märklin & Cie. GmbH, Betriebsstätte Nürnberg (LGB), Witschelstr. 104, 90431 Nürnberg, Tel. (0911) 837070, Fax (0911) 8370770, E-Mail mail@lgb.de.

LIMA ▸ *DR-Schwenkdachwagen in H0*

Der vierachsige Schwenkdachwagen Tadgs-y für Getreidetransporte trägt die DR-Anschriften der Epoche IV. Dieselbe Epoche vertritt der G-Wagen der DR mit Kurzkupplungskinematik. Info: Hornby Deutschland GmbH, Ostpreußenstr. 13, 96472 Rödental, Tel. (09563) 50360, Fax (09563) 307124 E-Mail office@hornby-deutschland.de, Internet www.hornby-deutschland.de.

I.S.MODELLBAU ▸ *Regental-Klv in H0*



Auf Basis des Brawa-Klv fertigt der I.S.Modellbau auf Bestellung den Klv 53 074-8 der Regentalbahn (Bild). Das Modell wird für Gleich- und Wechselstrom hergestellt, Bestellungen sollten bis zum 30.12.2008 beim Produzenten eingehen: I.S.Modellbau, Bernd Schumacher, Hagener Str. 290a, 57223 Kreuztal, Tel. (02732) 86647, www.is-modellbau.de.

MODELLBAHN AKTUELL

MOBA-ART ▸ *Holzzäune in H0*



Per Laser geschnittene Zäune aus echtem Holz, darunter ein zweireihiger Jägerzaun (Bild), ergänzen in der Nenngröße H0 das wachsende Sortiment. Das H0-Wartehäuschen (siehe Unter der Lupe „Holz-Bau“, Heft 2/2008) verfügt inzwischen über eine korrekt perforierte Rückwand, so dass keine Höhendifferenzen mehr auftreten, und eine Teerpappenlagen imitierende Gravur der Eindeckung. Info: Moba-Art GbR, Thomas Schmidt und Christian Bauer, Birkenstr. 8, 35099 Burgwald, Fax (06451) 7175884, E-Mail info@moba-art.de, Internet www.moba-art.de.

SCHUCO ▸ *VW-Bus T2 und Claas Arion in H0*



Mit dem T2 von VW (Bild) nimmt ein gut gestaltetes H0-Modell der Epoche IV Fahrt auf. Dagegen kann sich der H0-Mini (Cooper) nicht so ganz entscheiden, wohin er gehört: Der Kühlergrill legt die Epoche III nahe, die seitlichen Begrenzungs- und Parkleuchten deuten auf IV und V hin und der angebliche Cooper trägt das normale „MINI“-Emblem. Mit dem Claas Arion 540 (Bild) zeigen die Fürther nun auch Flagge in der H0-Landwirtschaft. Info: Dickie-Schuco GmbH u. Co. KG, Werkstr. 1, 90765 Fürth, Tel. (0911) 976504, Fax (0911) 9765415, Internet: www.schuco.de.

MÄRKLIN ▸ *Claas-Lok der Baureihe 152 in H0*

Mit Sound und Soft-Drive-Sinus-Motor geht die H0-Elektrolokomotive der Baureihe 152 in Claas-Beschriftung auf große Fahrt. Die Großpackung mit zwölf Umbaudreiachser-Pärchen gewährt Bundesbahn-Fans etliche Zugbildungsmöglichkeiten. Info: www.maerklin.com.

PIKO ▸ *Beige-rote 218 in G*

Als Epoche-IV-Variante in Beige und Rot rollt eine weitere Regelspur-Diesellok der Baureihe 218 auf die Gartenbahngleise, die die Sonneberger um drei weitere gerade G-Gleise von 95, 140 und 160 Zentmetern Länge ergänzen. Beladen mit Baucontainern ist der H0-Tragwagen Rgs der SBB, nach deren Vorbild auch die Diesellok Am 843 in der Hobby-Produktlinie erscheint. Info: www.piko.de.

REAL-MODELL ▸ *Bahnhof Lippramsdorf in 0*



Den Typen-Bahnhof Lippramsdorf (Bild) nach preußischem Vorbild, das an der aufgelassenen Strecke von Haltern nach Wesel steht, hat Joachim Jüchser zunächst als Spur-0-Bausatz aus Resin aufgelegt. Eine H0-Version ist angedacht. Das Modell des Querhausbaues mit ursprünglich nur einem Flügel – der verputzte Güterschuppen wurde beim Vorbild erst später angefügt – besticht durch die dank Fotoätztechnik exakte Wiedergabe der Backsteinmauerung inklusive Wandvorlagen und Fries. Info: Real-Modell, Joachim Jüchser, Kloster 8, 25585 Lütjenwestedt, Tel. 04872/2221, E-Mail juechser@real-modell.de, Internet www.real-modell.de.

REVELL ▸ *Monte-Sieger Mercedes-Benz 220 SE in I*



Mit Startnummer 128 sorgten Walter Schock und Rolf Moll im Vorbild des Spur-I-Modells des Mercedes-Benz 220 SE (Bild) für Furore: Das Stuttgarter Team gewann als erstes deutsches überhaupt 1960 die Rallye Monte Carlo. Das hochdetaillierte, gummibereifte Modell mit Fahrer- und Beifahrerfigur ist für den Einsatz auf Slotcar-Rennbahnen ausgerüstet. Info: www.revell.com.

THOR ▸ *Brauereilaster Robur LO 2501*

Exklusiv bietet der Modellautovertrieb T.H.O.R. einen IFA Robur LO 2501 des VEB Bautzener Brauerei mit Pritsche (Bild) beziehungsweise mit Kofferaufbau für H0 an. Info:



Modellautovertrieb T.H.O.R., Torsten Eichstädt, Otto-Grotewohl-Straße 14, 16816 Neuruppin, Tel./ Fax: (03391)397835, Internet: www.thor-shop.de.

TECHNOMODELL ▸ *H0e-Lößnitzgrundbahnzug*



Als Wagenset offeriert Technomodell einen Museumszug der Lößnitzgrundbahn für H0e. Auf Sonderwunsch liefern die Dresdner das Set auch für die Fichtelbergbahn, die Weißeritztalbahn und für die Zittauer Schmalspurbahn. Im Foto wird die Lößnitzgrundbahn-Garnitur von der Lok 176 (Baureihe IVK) der Traditionsbahn Radebeul befördert. Info: Technomodell, Ing. Gerhard Walter, Kieler Str. 1a, 01109 Dresden, Tel. (0351) 8801991, Internet: www.technomodell.de.

TRIX ▸ *CIWL-Schlafwagen in N*



Luxuriöses Reisen anno dazumal verkörpern die N-Modelle der beiden sechsachsigen Schlafwagen mit Holzaufbau (Bild) nach Vorbild der internationalen Schlafwagen-Gesellschaft CIWL (Compagnie Internationale des Wagons Lits). Die Minitrixmodelle gehören zur Einmalserie „Orient-Express“. Info: Trix Modelleisenbahn GmbH & Co. KG, Stuttgarter Str. 55 - 57, 73033 Göppingen, www.trix.de.

ROCO ▸ *Reihe 2400 der NS in H0*



Der niederländische Diesellok-Oldtimer der Reihe 2400 (Bild) erscheint jetzt als Epoche-IV-Lok mit drittem Spitzenlicht und blauen Warnleuchten in H0. Mit vier neu konstruierten Post-Containern eilt der Gelenk-Containertragwagen (Bild) des Wagenverleihers AAE durch die Lande. Info: www.roco.cc.

MODELLBAHN AKTUELL

VITRAINS ▸ *FS-Triebwagen ALn 668 in H0*



Wie bei Vitrains üblich mit Beilage zahlreicher Zurüstteile wird der italienische Dieseltriebwagen ALn 668 im Maßstab 1:87 geliefert. Neben der abgebildeten grün-gelben Version erscheint ebenfalls für die Epoche III ein Wagen in brauner Ursprungslackierung. Info: www.vitrains.it

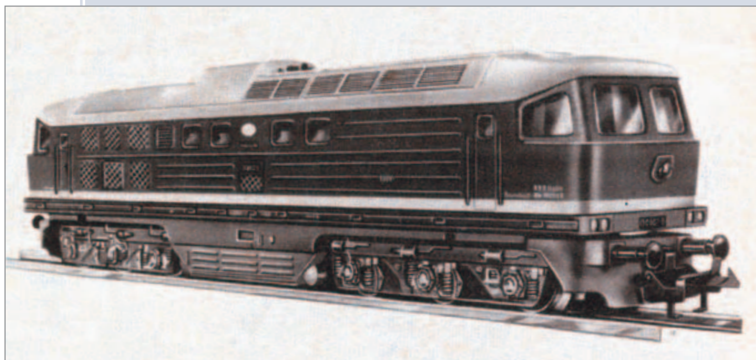
WIKING ▸ *MB-Kurzhauber als L710 in H0*

Der Mercedes-Benz-Kurzhauber mit Kofferaufbau L710 und Tragkraftspritzenanhänger (Bild) ziert nicht nur H0-Feuerwachen der Epoche IV, sondern macht auch bei inszenierten Oldtimer-Treffen auf Anlagen nach aktuellem Vorbild eine gute Figur. Heutige Feuerwehreinsätze vermitteln der MAN TGL als Gerätewagen sowie der VW Touareg in der Notarztausführung (Bild). Der VW Caddy als Claas-Kleintransporter (Bild) und das Audi-A4-Cabrio mit geschlossenem schwarzen Verdeck (Bild) beleben im Rahmen der H0-Modellpflege topmoderne Miniaturwelten. Info: www.wiking.de.



IM RÜCKSPIEGEL ENTDECKT

VOR 33 JAHREN: *BR 130 in H0 und TT*



● Nachdem die allererste V300 aus Woroschilowgrad auf der Leipziger Frühjahrsmesse 1969 ausgestellt und ein Jahr darauf die erste Serienlok 130 001 an die DR ausgeliefert worden war, dauerte es fünf Jahre, bis fast zur selben Zeit Piko in H0 und Berliner TT-Bahnen (BTTB) in TT (Bild) Modelle der Lok vorstellten. Zwar lobte der MODELLEISENBAHNER in Ausgabe 11/1975 beide Lokmodelle und nannte insbesondere die H0-Maschine „vorzüglich". Doch blieben beide die einzige Ausführung der V300-Familie bis zum Ende der Produktion als volkseigene Betriebe, sieht man von ČSD- und Phantasie-Farbvarianten ab. Die ab 1973 in wesentlich größerer Stückzahl an die DR gelieferte Baureihe 132 blieb gut zwei Jahrzehnte ein Wunsch der Modellbahner, und selbst die bei der 130 umgesetzte Form mit großen Front- und Seitenfenstern hatten beim Vorbild nur die ersten Maschinen.

TECHNOMODELL

Nachfolger gesucht

● Aus Altersgründen möchte die Familie Walter nach 42 Jahren die Produktion der Schmalspur-Modellbahnen in andere Hände geben. Das Portfolio umfasst neben sächsischen Schmalspurbahnen auch Feldbahnen in H0e und H0f, für die es Gleise und Weichen gibt. Gleise, sächsische Loks und Wagen im Maßstab 1:22,5 stellte Technomodell mit 32 mm Spurweite her. Sächsische Drehgestelle für die Spurweiten 32 und 45 mm enthält die aktuelle Neuheitenankündigung. Interessenten wenden sich bitte direkt an Ing. Gerhard Walter (Kontakt siehe S. 89).



Foto: Technomodell

Mit fein detaillierten Drehgestellen kann der Gartenbahner jetzt auch IIm-Modelle schmücken.

MODELLBAHN KÖLN

MEB dabei

● Hobbyfreunde insbesondere in Nordrhein-Westfalen sollten sich die „Modellbahn Köln" im Kalender anstreichen. Vom 6. bis zum 9. November wird auf der Köln-Messe alles geboten, was das Modellbauerherz begehrt. Der MODELLEISENBAHNER ist als Aussteller ebenfalls mit dabei und zwar am Stand 48/49 (Gemeinschaftsstand der Verlagsgruppe Bahn) in Halle 10.1.

BREKINA/BUSCH

Fiat 124 und Lada 2101

● Nachdem die Verantwortlichen bei Brekina und Busch im letzten Jahr bei einem Gedankenaustausch mit Mitbewerbern herausgefunden hatten, dass man am selben Projekt arbeitete, beschlossen die Geschäftsführer, die Modelle gemeinsam zu entwickeln. Dadurch sparten beide Kosten. Natürlich wurden die Bauartunterschiede zwischen Fiat und Lada berücksichtigt. Brekina vertreibt das Original von Fiat, bei Busch erhält man den ungleich länger gebauten Lada. In der Branche gibt es eine ähnliche Kooperation zwischen L.S. Models und Hobbytrain/Lemke. Beide lassen die DB-Schnellzugwagen der Gruppe 53 beim selben Hersteller fertigen und einigten sich darauf, dass Lemke die Epoche-III-, L.S. Models die Epoche-IV-Ausführungen anbietet. Solche Kooperationen sollten zum Wohle der Branche wie des Modellbahners Schule machen.



Foto: Brekina/Busch

Die beiden Geschäftsführer Jörg Vallen von Busch (li.) und Werner Hartung von Brekina mit ihren Produkten.





Vorbildgerecht weist der Lada eine größere Bodenfreiheit, Klapptürgriffe und andere Stoßstangen auf als der Fiat.

FS-INDUSTRIEVERTRETUNGEN

Regioshuttle der City-Bahn



Foto: Günther Kühn

Er soll das Vorbild für das H0-Modell werden: VT 514 der Chemnitzer City-Bahn steht am 6. Juni 2008 abfahrbereit nach Glauchau in Stollberg.

Modellbahn-Fans brauchen in Zukunft nicht mehr auf ihr H0-Modell eines Chemnitzer Regioshuttles RS1 zu verzichten. Die Firma FS-Industrievertretungen Schwaikheim/Schwarzenberg realisiert in Zusammenarbeit mit der Firma Bemo das Modell nach Vorbild der City-Bahn Chemnitz. Vorgesehen ist der nicht getaufte VT 514. Das H0-Modell, das es sowohl in einer Gleich- wie in einer Wechselstromversion geben soll, kann bereits im Modellbahn-Fachhandel vorbestellt werden.



MESSE-KALENDER

31. OKTOBER - 2. NOVEMBER 2008:
Faszination Modellbau, Friedrichshafen.

6. - 9. NOVEMBER 2008:
Modellbahn Köln 2008, Köln-Messe.

13. - 16. NOVEMBER 2008:
Modell Süd Bahn + Bau, Stuttgart, Neue Messe.

14. – 16. NOVEMBER 2008:
Modellbau West, Rheinberg.

21. – 23. NOVEMBER 2008:
Faszination Modellbau, Bremen.

VAMPISOL

Vorschläge erwünscht

● Um im Jahre 2009 ein Sortiment eingleisiger Tunnelportale anbieten zu können, sucht Vampisol-Inhaber Jens Kaup Anregungen vom Vorbild. Die Einsender, deren Tunnelvorschläge ins Modell umgesetzt werden, will der Hersteller mit einem entsprechenden Bausatz prämieren. Bis dahin kann sich der Modellbahnfreund am Modell eines Aussichtsturmes erfreuen. Info und Bestellung: Vampisol, Stieggasse 27, 34346 Hann. Münden, Tel. (05541) 9992005, www.vampisol.de.



Foto: Vampisol

Der H0-Aussichtsturm „Tillyschanze“, oberhalb Hann. Mündens gelegen, ist stattliche 28 Zentimeter hoch.

IMPRESSUM

MODELLEISENBAHNER
Erscheint in der Verlagsgruppe Bahn GmbH
Verlag und Redaktion
Biberacher Str. 94, 88339 Bad Waldsee
Telefon (07524) 9705-0
Fax (07524) 9705-25

HERAUSGEBER
Wolfgang Schumacher

CHEFREDAKTEUR
Dr. Karlheinz Haucke (verantwortlich)

REDAKTION
Stefan Alkofer, Henning Bösherz, Jochen Frickel
E-Mail: redaktion@modelleisenbahner.de

GRAFISCHE GESTALTUNG
Ina Olenberg (Ltg.), Caroline Becker

ANZEIGEN
Nelly Palkies, Telefon (07524) 9705-40
Elke Noatnick, Telefon (07524) 9705-41
Anzeigenfax (07524) 9705-45
E-Mail: anzeigen@modelleisenbahner.de
Anzeigenpreisliste Nr. 21, gültig ab Heft 1/2008,
Gerichtsstand ist Bad Waldsee

FREIE MITARBEITER
Rainer Albrecht, Lars Brüggemann, Joachim Bügel, Jörg Chocholaty, Dirk Endisch, Matthias Fröhlich, Michael Robert Gauß, Peter Grundmann, Peter Haslebner, Helmut Heiderich, Jörg Hajt, Frank Heilmann, Falk Helfinger, Marcus Henschel, David Hruza, Michael Hubrich, Georg Kerber, Steffen Kloseck, Axel Mehnert, Ralf Reinmuth, Dirk Rohde, Christoph Romann, Armin Schmutz, Andreas Stirl, Markus Tiedtke, Roland Wirtz, Burkhard Wollny, Christian Zellweger

ABONNENTEN-SERVICE
PMS Presse Marketing Service GmbH & Co. KG
Postfach 104139, 40032 Düsseldorf
Telefon (0211) 690789-18
Fax (0211) 690 789-80
E-Mail: modelleisenbahner@pms-abo.de

EINZELHEFTBESTELLUNG
VGB Verlagsgruppe Bahn
Am Fohlenhof 9a
82256 Fürstenfeldbruck
Telefon (08141) 53481-34
Fax (08141) 53481-33
E-Mail: bestellung@vgbahn.de

Preis des Einzelheftes: 3,90 €
Jahres-Abonnement
Inland: Kleines Abonnement 45,40 €
Großes Abonnement 62,- €
Schweiz: Kleines Abonnement 93,20 sFr
Großes Abonnement 127,10 sFr
EU-Länder: 56,60 €
Andere europäische Länder: 63,60 €
Weitere Auslandspreise auf Anfrage. Lieferung jeweils frei Haus, Kündigung des Abonnements sechs Wochen vor Vertragsende.

DRUCK
pva, Druck und Medien-Dienstleistungen GmbH
D-76829 Landau/Pfalz

VERTRIEB
MZV Moderner Zeitschriften Vertrieb GmbH & Co.KG
Breslauer Straße 5, 85386 Eching
Telefon (089) 319 06 - 0, Fax (089) 319 06 -113
E-Mail: MZV@mzv.de, Internet: www.mzv.de

Bankverbindung:
Deutschland: Deutsche Bank Essen, Konto 286 011 200, BLZ 360 700 50, IBAN DE 89360700500286011200, Swift-Code DEUTDEDEXXX
Schweiz: PTT Zürich, Konto 807 656 60
Österreich: PSK Wien, Konto 920 171 28, BLZ 60000

Der MODELLEISENBAHNER gehört zur VGB Verlagsgruppe Bahn GmbH
Am Fohlenhof 9a, 82256 Fürstenfeldbruck
Telefon (08141) 53481-0, Fax (08141) 53481-33
Geschäftsführung
Manfred Braun, Ulrich Plöger
ISSN 0026-7422



www.vgbahn.de
www.modelleisenbahner.de

MIT ENERGIE ZUM NEUEN BAHNHOF

Vor 30 Jahren freute sich ganz Cottbus über das Ende eines jahrzehntelangen Stationsprovisoriums.



Foto: Kirsche



Foto: Hajt

MODERNE ZEITEN AUF ALTEM GRUND

Die große Fleischmann-Anlage im Museum Grefrath hat eine im wahrsten Sinne bewegte Vergangenheit.

DAS ERBE DER SLM IST GESICHERT

Der Stiftung SBB Historic ist es zu verdanken, dass das wertvolle Archiv der Schweizerischen Lokomotiv- und Maschinenfabrik nicht zerstückelt wurde.



Foto: SLM-Archiv

Außerdem

Modellbahn-ABC

Weiter geht´s mit dem Buchstaben D wie Dach und Tipps zum Selbstgestalten.

Präsentierteller

Die Leipziger Messe wird mehr und mehr zum wichtigen Motor fürs Weihnachtsgeschäft.

Auf Schmusekurs

Mit dem Elektrotriebwagen Flirt als H0-Garnitur besinnt sich Liliput auf die moderne Bahn.

Die Redaktion behält sich Änderungen aus aktuellem Anlass vor.



Foto: Gauß

GUT HOLZ FÜR ÜBERGRÖSSEN

Spezialkisten für sperrige Güter entstehen oft als Einzelstück, beim Vorbild nicht anders als im Modell.

VERSUCHSLABOR DER ANDEREN ART

An der berühmten ETH, der Eidgenössischen Technischen Hochschule in Zürich, spielt man auch mit der Modellbahn.



Foto: Christian Zellweger

Das Dezember-Heft erscheint am **12. November** bei Ihrem Zeitschriften-Händler – immer an einem Mittwoch